

Dan Apostol

DISPĂRUȚI ÎN NEANT

CUPRINS:

DISPĂRUȚI ÎN NEANT 3

Misterul Regimentului Norfolk 19

Pierduți în Abisul Albastru 30

Naufragii în Dimensiuni Paralele 39

Echipaje spectrale 48

EXPLORATORI DIN ALTE LUMI 55

Locuitorii Tărâmului Interzis 56

Vizitatori din Neștiut 61

Navigatorii Infinitului 80

EPILOG 86

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ 88

Misterul Regimentului Norfolk Pierduți în Abisul Albastru Naufragii în Dimensiuni Paralele Echipaje spectrale.

Războiul creează, fără îndoială, condiții ideale pentru ca indivizi singolari, grupuri de oameni sau animale, precum și tehnică de luptă (tunuri, blindate, avioane, nave) să dispară mai mult sau mai puțin fără urmă, înghițiți de vârtoarea evenimentelor. Dar există consemnate, în analele militare, unele cazuri atât de stranii, încât, de-a lungul timpului, au rezistat oricăror încercări de a le atribui unor cauze cât de cât logice. Printre ele se numără și dispariții de trupe numeroase și bine înarmate, care plecaseră la atac și nu au mai fost găsite niciodată, cazuri relatate în cronicile, presa ori în arhivele vremii și analizate în numeroase lucrări, printre care enciclopedia "Leş Grandes Enigmes" (Larousse, 1992) și "Disparitions Mystérieuse" de Patrice Gaston, apărută la Paris în 1973.

Secolul XII a fost realmente tumultuos pentru Orientul Mijlociu. Europeanii, ieșiți din noaptea Evului Mediu timpuriu, începeau să-și facă simțită prezența economică și militară în bazinul mediteranean, încercând să recucerească teritoriile stăpânite cu un mileniu înainte de Imperiul Roman, ajuns la apogeul puterii sale.

Dar în fața lor se ridica o amenințare redutabilă, chiar dacă nu și nouă: Islamul, al cărui steag era purtat de arabi și de turcii selgiucizi. Începute și duse în numele credinței, Cruciadele nu vor fi altceva decât aventuri militare al căror rezultat concret va rămâne slăbirea Europei tocmai în momentul când două pericole cumplite se arătau la orizont: mongolii și turcii otomani. De pe urma sângelui vărsat de cruciați aveau să profite, totuși, negustorii și învățații. Primii datorită unui torent de mărfuri care se va revărsa asupra Europei la come de noutăți, ceilalți prin tezaurele de informații, cunoștințe și idei novatoare, venite din Orient la timp ca să împrăștiere aerul stătut al celor șapte secole de închistare dogmatică menținută cu o mână de fier de către Biserică.

În această atmosferă a apărut, în 1119, Ordinul Cavalerilor Săraci ai lui Christos. Fondatorii săi, doi cruciați francezi, Hugues de Payns și Geoffroy de Saint-Omer, au primit de la Baldouin II, regele Ierusalimului, cu titlu permanent, un domeniu ce se întindea exact pe locul unde fusese Templul lui Solomon și, curând, Ordinul a devenit cunoscut ca fiind al "Templierilor".

Deși în statutul lor inițial (1128) Miles Christi ("Cavalerii lui Christos") aveau menirea "de a apăra pelerinii din Țara Sfântă de păgâni, briganzi și jefuitori", depunând jurământ de sărăcie, castitate și renunțare totală la cele lumești, deci devenind de fapt călugări-soldați, curând prăzile din lupte s-au înmulțit. S-a creat astfel obișnuința, preschimbată repede în necesitate, în doar două decenii, Ordinul Templierilor avea să evolueze într-o formidabilă organizație economico-militară, cu 9.000 de commanderies (domenii echivalente senioriilor feudale, având ca punct nodal un castel sau o abație puternic fortificată), răspândite în Anglia, Franța, Imperiul German și Orientul Latin. Fiecare domeniu posedea o forță militară de 100 până la 1.000 de cavaleri și oameni de arme, fiind condus de un comandor. Aceștia nu dădeau socoteală decât Marelui Maestru și secundului său, care, din Templul de la Ierusalim, nu răspundeau decât în fața Papei, ceea ce nu-i făcea prea populari printre capetele încoronate ale Europei.

În Orient însă, conducătorii micilor regate creștine nu își permitau luxul "crizelor de autoritate". Luptau ca să supraviețuiască, împotriva unui dușman mai bine adaptat terenului și realității: Egiptul dinastiei fatimide. Semnificativ a fost, în acest context, eșecul Cruciadei a H-a (1147-1149), în care armatele franceze ale regelui Ludovic VII și cele germane ale împăratului Conrad III s-au văzut înfrânte, pe rând, la Dorylaeum, Laodicea și Damasc, în nord (de turcii selgiucizi) și la Askalon, în sud (de trupele fatimide).

Abia la 19 august 1153, noul rege latin Baldouin III reușește o victorie spectaculoasă, cucerind Askalonul (situat la granița teritoriului fatimid propriu-zis) și inaugurând seria unor biruințe creștine consecutive între anii 1154 și 1170, la care au participat din plin contingentele disciplinate și bine antrenate ale Templierilor. Astfel au fost ocupate o serie de fortărețe fatimide care jalonau calea spre Damasc – și așa a crescut neconținut bogăția și reputația Ordinului.

Un asemenea atac avea să fie și cel din 21 septembrie 1154, când trei templieri englezi și 180 de soldați cuceresc prin surprindere, într-un raid nocturn, cetățuia prințului Assad Al Sayef, situată la 180 km nord de Askalon, în plin desert pietros.

Cei aproape 1.000 de soldați fatimizi n-au avut nici o șansă, mai mult de jumătate pierind în somn, iar restul luptându-se zadarnic până în zori, doar ca să moară, împreună cu prințul lor.

Ce a urmat după masacru se găsește în două scrisori ale Magistrului Roncelinus (autorul faimosului "Botezul Focului", statutul secret al Templierilor, redactat în 1240).

Cavalerii, Șir Gilles of Northwood, Șir Reginald of Boltturnell și Șir Galwin of Warren-Oaks s-au certat pentru pradă (se pare, considerabilă) și, mai ales, în legătură cu soarta a două prizoniere mai. Deosebite.

Layla și Anaka, fiicele prințului Al Sayef, nu arătau deloc asemeni arăboaicelor, înalte, cu pielea albă, părul roșu și ochii verzi, trădau originea europeană, ba chiar nordică. Era evident că mama lor fusese o creștină ajunsă sclavă la fatimizi și Șir Gilles, mai tânăr și mai impresionabil, s-a îndrăgostit pe loc de amândouă.

Venit de curând în Ordin, Șir Gilles nu cunoștea obiceiul multor templieri de a întreține adevărate haremurii cu femei sarazine și chiar evreice, luate prizoniere în Egipt și Siria și revândute apoi tot arabilor, după ce-și pierdeau farmecul sau atracția nouătății. Așa că, atunci când ceilalți doi cavaleri au vrut să le siluiască pe nobilele captive, s-a opus vehement. Schimbul de replici tăioase a dus la o încăierare – iar Șir Gilles era superior în mânăuirea armelor și avea de partea sa majoritatea soldaților, al căror respect îl câștigase în doi ani de campanii neîntrerupte.

Astfel s-a făcut că, a doua zi, Șir Reginald și Șir Galwin au părăsit cetatea cu 35 de oameni și cu 10 sipe de argint, cântărind 165 de kilograme. De pe ziduri îi priveau 112 soldați loiali lui Șir Gilles și cele două femei de la care pornise totul. Fapt absolut neobișnuit pentru acele timpuri, tânărul cavaler englez le dăruise libertatea celor câteva sute de bărbați, femei și copii capturați, ce se grăbiseră să plece; dar fiicele lui Al Sayef, deși libere, au preferat să rămână cu el.

Este de înțeles furia și ura învinșilor, umiliți în ochii soldaților și exasperați de săptămânile marșului prin desert, în care au pierdut jumătate din caii ce cărau argintul. Așa încât, ajunși la commanderia din Askalon, au născocit o încălțită poveste de magie neagră, jurând că Șir Gilles fusese înrobît de diavolițele roșcate cărora ei le văzuseră limpede. Cozile mișcându-se sub vesmintele de văluri transparente, menite să nu ascundă nimic.

Comandorul din Askalon era militar vechi, prea puțin impresionabil și, aidoma celor mai mulți templieri, râdea de superstiții, privind religia (oricare ar fi fost ea) ca pe un praf aruncat în ochii mulțimilor. Dar cetatea era necesară ca bază în campania siriană. Iar Șir Reginald și Șir Galwin pretindeau că tezaurul prințului conținea aur, mult aur.

- Brutalitatea nejustificată a cruciaților occidentali i-a făcut temuți și urâți în tot Orientul Mijlociu, din Constantinopol până în Cairo. Masacrarea a zeci de mii de civili după cucerirea Ierusalimului (1099), Accrei (1191) și Constantinopolului (1204) vor rămâne pete de neșters pe blazonul istoriei cavalerilor medievali europeni. Dar Șir Gilles of Northwood mai credea încă în legenda lui Șir Lancelot of the Lake, apărătorul celor slabi.

În zece zile, o forță de 600 de soldați și 30 de cavaleri, condusă de comandor, pornea spre cetate. Au găsit-o mută, cu porțile închise. După ce le-au dărâmat cu securile, odată înăuntru, oamenii s-au simțit imediat apăsați de tăcerea intensă, aproape perceptibilă fizic, ce domnea între ziduri. Nici o ființă vie, nici un cadavru, în sala tezaurului, treizeci de sipete cu argint și aur – dar nici o urmă de luptă, nici o pată de sânge. Cei 115 oameni dispăruseră cu armele, armurile, caii și întreg echipamentul. S-a presupus că dezertaseră – însă fără să ia cu ei aurul? Sau fusese atât de mult că nu-l putuseră căra pe tot? Și de ce erau porțile ferecate pe dinăuntru.

În sala tronului, comandorul a găsit steagul verde al Profetului și steagul cu cruce al Ordinului uitate alături, pe podea. Iar dintr-o altă încăpere, soldații au adus o placă ovală de faianță pe care erau pictate chipurile celor două tinere surori (fapt extrem de curios, căci religia musulmană interzice reproducerea imaginii oamenilor) și mănușile de zale având blazonul lui Șir Gilles: un vultur cu aripile desfăcute, gata să-și ia zborul.

Ce s-a întâmplat cu soldații, cavalerul și femeile? Au plecat oare spre Europa pe drumul terestru (prin nord, riscând să cadă în mâinile selgiu-cizilor) ori pe apă, peste Mediterana? Dar de unde au găsit nave disponibile? Și de ce au abandonat o parte sau tot tezaurul?

Nimeni nu va ști vreodată, dar incidentul n-avea să rămână singular.

În anul 1707, în plin război de succesiune la tronul Spaniei (1702-1714), o coloană de 4.000 de infanteriști cu 12 tunuri a pornit printr-o trecătoare din Munții Pirinei (Spania). Aparțineau armatei arhiducelui austriac Carol de Habsburg (care îi disputa coroana regelui Filip al V-lea de Bourbon) și urmau să cadă asupra trupelor spaniolo-franceze din spate, prin surprindere. Trei zile mai târziu, un escadron de 300 de călăreți este trimis în întâmpinarea coloanei, care nu apăruse pe câmpul de luptă. Timp de o săptămână, cavaleriștii austrieci își caută asiduu camarazii, într-o zonă montană complet nelocuită: nici o urmă a miilor de oameni bine echipați și bine înarmați (după standardele epocii) nu a putut fi găsită. Dispăruseră cu tunuri, arme și bagaje. Nu s-au descoperit cadavre, nu au apărut dezertori, iar arhivele armatei lui Filip al V-lea nu conțin vreo referire la o eventuală ciocnire în zona și în perioada respectivă. Nici o explicație plauzibilă nu a rezultat în urma cercetărilor contemporane și ulterioare asupra acestui caz.

Anul 1825. Grecia. Pe coasta de nord a Golfului Petras de la Marea Ionică se aud tunurile de la Missolonghi. Cetatea martiră, ce rezistase cu succes asediului turc din 1822, era din nou înconjurată, de astă dată de trupele egiptene. Dar până aici se ajunsese după un drum lung și sinuos.

La Epidaur, în ziua de 13 ianuarie 1822, Adunarea Națională a delegaților din toată Grecia proclamă oficial independența patriei și începutul luptei de guerillă împotriva armatelor otomane. Răscoala se întinde însă doar în Moreea, iar turcii asediază portul Chios (Marea Egee), îl cuceresc și masacrează circa 10.000 de bărbați, femei și copii, luând în robie alți 15.000. Deși scandalizate, puterile europene nu intervin, neputându-se pune de acord la o împărțire a Imperiului Otoman între ele. Și astfel, grecii continuă să fie măcelăriți.

Dar curentul romantic de exultare a culturii și civilizației clasice elene, lansat de intelectualii francezi, englezi și germani, cu contribuția nevăzută însă omniprezentă a banilor cheltuiți generos de armatorii și negustorii greci din Occident, începe să agite opinia publică europeană. Tineri voluntari și mici cantități de arme pornesc spre insulele de la Marea Egee – ajutor nesemnificativ în comparație cu ce le pregătește Imperiul Otoman insurgenților.

La 10 iulie 1824, o flotă de 63 nave de război și 100 de transport ridică ancora din portul egiptean Alexandria, având la bord 16.000 de soldați, echipați și antrenați după model francez și conduși de Ibrahim (fiul lui Muhammad-Ali, viceregele Egiptului). În februarie 1825, armatele invadatoare debarcă în Peloponez, zdrobind rezistența elenă în două luni și începând, la 25 aprilie, asediul portului Missolonghi.

În Italia, Franța, Germania, Anglia, Suedia (și chiar SUA) se constituie "Comitetele pentru independența Greciei", care trimit arme, bani și voluntari. Guvernul elen a fost destul de înțelept pentru a cumpăra tunuri și a angaja mercenari francezi (majoritatea foști militari napoleonieni), care se dovedesc un ajutor neprețuit în reorganizarea și instruirea răsculaților.

Tocmai acești oameni au fost protagoniștii unui incident absolut straniu, care n-a avut parte de multă publicitate.

În cursul anului 1824, la Missolonghi sosiseră mulți voluntari englezi, unii aleși chiar de lordul Byron. George Cordon, al șaselea baron de Byron, poet romantic celebru, fusese câștigat pentru cauza libertății elene și venise la Missolonghi cu o navă echipată pe cheltuiala sa, aducând 1.000 de puști, două tunuri și 40 de tineri nobili, dornici să moară pentru un ideal. Dar cel dintâi avea să-și găsească sfârșitul chiar Byron, răpus de malarie înainte de începerea propriu-zisă a luptelor.

Prin contrast cu entuziaștii însă complet neexperimentații englezi, cei 500 de mercenari francezi erau oameni de 35-50 de ani, toți veterani ai "Grand Armee", care luptaseră decenii la rând, din Egipt până în Rusia. Purtându-și cu mândrie uniforme și decorațiile napoleoniene (interzise în Franța Restaurației Bourbonne), artileriștii și infanteriștii din Vechea Gardă puteau fi văzuți pretutindeni în centurile de apărare ale orașului, unde era pericolul mai acut. Deja trupele egiptene învățaseră că este mai bine să ocolească locurile în care zăreau uniformă albastră și chipiul înalt, negru, al "războinicilor din Frankistan".

La începutul lunii august 1825, un atac al lui Ibrahim a dus la ocuparea unor vechi bastioane din partea de nord a portului. Deși la o oarecare distanță de fortificațiile principale, cele trei forturi, situate pe un deal de 200 de metri înălțime, permiteau artileriei otomane să lovească navele din radă, stânjenind aprovizionarea cetății, care se făcea numai noaptea, pe mare. Ceea ce însemna că, indiferent de cost, bastioanele trebuiau recucerite și menținute.

Pentru această misiune sinucigașă a fost ales căpitanul Alain Baptiste Moreau, cu o baterie de 6 tunuri și o companie franceză, cărora li s-au alăturat două companii amestecate, marinari, orășeni, studenți și contrabandiști greci, conduși de o tânără de 25 de ani, cunoscută doar sub porecla de "Eleutheria" ("libertate", în limba elenă). Această femeie scăpase din masacrul de la Chios prefăcându-se moartă și rămânând trei zile ascunsă sub un morman de cadavre, inclusiv cele ale membrilor familiei sale. Sosind la Missolonghi, s-a remarcat nu numai prin ura pe care le-o purta otomanilor, dar și prin curajul și priceperea de care dădea dovadă în lupte.

Cei trei sute patruzeci de oameni au ieșit din cetate sub protecția unei nopți furtunoase, cu vijelie și fără lună. Ajungând neobservați la bastioane, le-au escaladat, trezindu-se cu stupoare înaintea unui întreg regiment egiptean, ce număra 1.000 de soldați și era condus de Habib Pasa. În confuzia creată, francezii și-au păstrat calmul, aruncând în aer pulberăria egiptenilor. Uluiți și înfricoșați de uriașa explozie, soldații lui Habib au crezut că sunt bombardați cu artileria grea și au fugit, lăsând poziția în mâinile asaltatorilor. Dar pierderile acestora erau mari: 20 de francezi și peste 100 de greci zăceau morți sau grav răniți printre ruine.

Căpitanul Moreau și Eleutheria au organizat trei baterii din tunurile aduse și din cele lăsate de egipteni. Apoi, în doar trei zile, sub ochii inamicului s-a ivit o redută continuă care înconjura dealul, unind cele două bastioane rămase în picioare cu sfărâmurile celui de-al treilea. Și, vreme de două luni, această fortificație improvizată, cei 220 de luptători și cele 24 de tunuri au respins 16 atacuri egiptene, transformând terenul plat dinaintea lor într-un adevărat "câmp al morții".

Brusc, la 24 octombrie 1825, peste forturi s-a lăsat tăcerea. O patrulă din oraș s-a încumetat să se strecoare noaptea până acolo. Au găsit vreo 200 de morminte ale voluntarilor și 40 franceze. Dar 60 de mercenari, căpitanul Moreau și Eleutheria nu erau printre cei căzuți. Egiptenii nu intraseră în forturi – tunurile așteptau încă liniile dușmane, cu piramidele de ghiulele pregătite, în corturile franceze rămăseseră efectele personale și rațiile de hrană al dispăruților. Numai puștile lipseau.

Grecii s-au retras, aruncând în aer bateriile și rămășițele redutelor, îngropând astfel și mormintele sub dărâmături, ca nimic să nu cadă în mâinile inamicului. Câțiva soldați egipteni capturați în următoarele săptămâni au confirmat că trupele lui Ibrahim Pasa renunțaseră să mai ocupe forturile care-i costaseră peste o mie de morți. Și atunci, unde erau francezii? Dezertarea la

dușman ieșind din discuție, s-a presupus că au fost capturați și măcelăriți în tabăra egipteană.

Dar, la terminarea asediului (23 aprilie 1826) și mai apoi, la 14 septembrie 1829, când Turcia a semnat Tratatul de Pace cu Rusia la Adrianopol, recunoscând independența Greciei, generalii lui Ibrahim au negat vehement că ar fi avut loc vreo astfel de crimă. Ceea ce, desigur, nu însemna mare lucru.

Însă era puțin probabil ca trupele Imperiului Otoman să nu se laude, în patru ani de război, cu capturarea căpitanului Moreau și, mai ales, a Eleutheriei, căpetenie cunoscută, pentru care se promisese o recompensă considerabilă.

Incidentul i-a inspirat pictorului francez Eugene Delacroix (1798 -1863) un tablou celebru, "Grecia pe ruinele de la Missolonghi" (1826), reprezentând o tânără cu părul negru, cu bluza desfăcută la piept, rămasă singură printre ruine și morți, așteptând gloanțele ucigașe. Dar, deși era mândru de bravura compatrioților săi la Missolonghi, Delacroix n-a pictat niciunul, considerând, ca un romantic și revoluționar incurabil ce era, că uniforme Vechii Gărzi în orașul martir ar fi luat ceva din aura de patriotism și fervoare națională greacă ce învăluie pentru eternitate acest loc.

Trei decenii mai târziu, o întâmplare similară se va petrece la mii de kilometri distanță, în veșnic frământata Indochină.

În septembrie 1858 avea să înceapă primul război colonial al Franței (ajutată de Spania) împotriva Regatului Vietnamez, în noiembrie, trupele expediționare se apropiau de Saigon, capitala Sudului, întâmpinând o rezistență feroce din partea vietnamezilor. Printre coloanele trimise la atac (grupate câte 2-3, la distanțe mici una de alta, pentru a se sprijini reciproc), se număra un batalion de 650 zuavi (soldați coloniali, încadrați de ofițeri și subofițeri francezi). Erau militari de profesie, cu o experiență de 5-10 ani de război în condiții grele și junglele asiatice nu constituiau o noutate pentru ei. Puștile din dotare se numărau printre cele mai moderne ale epocii, iar echipamentul și aprovizionarea nu lăsau nimic de dorit, în urma acestei coloane, la 2-3 kilometri, se afla o alta, compusă din 450 de infanteriști și o companie de geniu. Ajunși la doar 20 km de Saigon, cei 650 de zuavi întrerup contactul cu coloana de sprijin și, șapte ore mai târziu, infanteriștii îi caută în zadar pe o câmpie înecată în ceață, situată la liziera junglei. Nu sunt găsite cadavre sau urme de luptă, iar vietnamezii nu aveau să-și facă simțită prezența decât după o săptămână de la incident. Arhivele militare franceze consemnează dispariția batalionului de zuavi astfel: "pierdut în condiții neclare, în timpul campaniei de cucerire a Saigonului, noiembrie 1858".

În februarie 1859 Saigonul avea să cadă, iar în iunie 1862 războiul se va sfârși cu victoria Franței, care ocupă sudul Vietnamului; dar ancheta autorităților franceze, reluată în 1862-1863, nu a reușit să găsească vreun indiciu privitor la soarta zuavilor.

În decembrie 1937, China se afla în război cu Japonia de peste cinci luni. Armata Imperială Japoneză cucerise Pekin-ul (28 iulie) și mari teritorii chineze din sud. La 7 decembrie se apropia vertiginos de Nankin (capitala Republicii Chineze a Gomindan-ului condus de Tchang Kai'-Chek). Părăsit de autorități și armată, marele oraș era incapabil să opună rezistență. Singura-i forță militară organizată era un regiment de infanterie grea (în fisele operaționale ale Gomindan-ului, aceasta desemna un regiment cu efectiv complet, întărit cu baterii de artilerie și companii de geniu), rămas în urmă, sub comanda colonelului Li Fu Sien, ca trupă de sacrificiu. Colonelul, un capabil militar de carieră, cu vastă experiență de luptă, nu se amăgea că i-ar putea opri pe japonezi cu cei 3.000 de oameni ai săi. Dar intenționa să-i întârzie măcar câteva zile, pentru a da posibilitatea populației civile și funcționarilor rămași să evacueze orașul și să salveze o parte din valorile aflate încă în bănci, muzee și reședințe particulare.

Cu această dorință și cu acordul trupei (regimentul era una dintre puținele unități de veterani, care aveau la activ destule bătălii cu japonezii, încă din Războiul Manciuriei, dus în 1931, și nenumărate ciocniri cu alte forțe chineze, în războiul civil început în 1927 și terminat abia în 1949), colonelul Fu Sien a dispus plasarea forțelor sale pe celălalt mal al Fluviului Yang Tse, ultimul obstacol natural situat între japonezi și oraș. Pe data de 10 decembrie, regimentul a trecut peste unicul pod aflat în zonă și, lăsând o companie să-l apere, s-a instalat la opt kilometri de fluviu, începând să-și fortifice pozițiile.

În zorii zilei de 11 decembrie, colonelul a fost trezit de un aghiotant, care, înnebunit de groază, i-a raportat că regimentul. Dispăruse. Strângând cei vreo 20 de soldați și ofițeri rămași cu el la comandamentul din oraș, Li Fu Sien s-a năpustit călare spre fluviu. La pod a găsit compania de pază intactă. Dar niciunul din cei 100 de oameni nu auzise zgomote și, când o patrulă le-a anunțat lipsa trupei principale, intraseră în panică. Colonelul a grăbit spre pozițiile înaintate. A găsit două rânduri de tranșee, o rețea de sârmă ghimpată și câteva amenajări pentru bateriile de artilerie și posturile de comandă. Dar nu era nici un indiciu de luptă, nici un cadavru, nici măcar un cartuș gol pe pământ, iar japonezii se aflau la circa 20 km mai la sud.

14 Disparații neelucidate în Manie Războaie

— V.

După luptele feroce din iulie 1937, trupele japoneze ocupă capitala chineză, Pekin (arhivele Comisiei Humboldt).

Dacă soldații și ofițerii voiau să dezerteze în corpore, n-avea nici un sens să se ostenească 20 de ore ca să-și pregătească atât de minuțios pozițiile de apărare, în plus, nu existau decât două căi de a fugi: spre sud, în mâinile japonezilor care se revărsau ca o maree, ori spre nord, trecând înapoi podul și traversând orașul.

La 13 decembrie 1937, japonezii au forțat fluviul, masacrându-i pe cei 120 de oameni care, în frunte cu colonelul lor, s-au sacrificat pentru a apăra podul. Intrând în Nankin, armata japoneză a comis atrocități incredibile,

executând în câteva zile peste 200.000 de civili, multe din "operațiunile de pacificare" fiind filmate de operatorii militari japonezi: bărbați decapitați, folosiți ca manechine pentru exercițiile de atac la baionetă, îngropați de vii, femei hăcuite cu săbii și baionete, violate, arse în gropi pline cu benzină, copii cărora li se introduceau grenade dezamorsate în gură sau în sex, cartiere întregi rase cu tunul, strivind mii de oameni sub ruinele arzânde.

Infanteria japoneză, participând la masacrul de pe străzile Nankin-ului, la data de 15 decembrie 1937 (arhivele Comisiei Humboldt).

Din întreg regimentul chinez scăpaseră un locotenent și trei soldați, trimiși de Li Fu Sien în nord, cu ultimul său raport, la 12 decembrie 1937.

Comandamentul trupelor gomindaniste a efectuat cercetări sporadice în 1938, transformate într-o anchetă oficială în 1946. Nu s-a putut găsi nici o explicație pentru dispariția regimentului. China comunistă a lui Mao Tse-Tung a reluat ancheta în 1968, beneficiind și de arhivele Armatei Imperiale Japoneze, capturate de unități ale Armatei a 8-a Comuniste în 1945. Minuțioasele arhive militare și ale Kampetai-ului (poliția secretă japoneză) nu consemnau nimic despre trecerea regimentului chinez de partea japonezilor, despre vreo ciocnire ori despre o predare în masă urmată de masacrarea prizonierilor (practică obișnuită în majoritatea unităților japoneze, îndoctrinată cu principiul superiorității lor rasiale asupra oricărui inamic, fie el occidental sau asiatic). Arhivele erau complete și descriau amănunțit operațiunile de front, inclusiv atrocitățile din Nankin – deci nu s-ar fi pus problema ascunderii unei crime de război, în plus, din examinarea hărților de luptă japoneze s-a ajuns la concluzia că singura cale de scăpare a regimentului era traversarea podului și a orașului, sudul fiind complet închis de Armata Imperială.

Cercetări noi, făcute de istorici chinezi după 1995, nu au dus la nici un rezultat. Nici astăzi nu se știe care a fost soarta regimentului de la Nankin.

Spre finalul celui de-al Doilea Război Mondial, americanii au experimentat și ei socul dispariției inexplicabile a unor trupe, de această dată pe teatrul de operațiuni european.

După debarcarea (6 iunie 1944) și apoi încheierea cu succes a bătăliei pentru Normandia, a urmat încercuirea și cvasicompleta anihilare a Armatei a 7-a germane, în punga de la Falaise, de unde au scăpat doar 10 dintre cele 50 de divizii cu care Wehrmacht-ul menținuse nordul Franței.

Se pune acum o problemă crucială: să fie atacată Germania frontal, încercându-se spargerea centurii de fortificații ce se întindea de la granița cu Olanda până la cea cu Elveția, faimoasa "Linie Siegfried" (West-Wall, cum o numeau germanii), sau printr-o ofensivă terestră și aeropurtată în Olanda, de unde aliații ar fi avut, după trecerea Rinului, cale deschisă spre Berlin?

Din motive de orgoliu, generalii americani refuzau să intre sub comanda feldmareșalului englez Bernard Montgomery, care conducea trupele britanice angajate în luptele din Belgia și Olanda. Așa s-a născut ideea "genială" a atacului "Liniei Siegfried", deși toată lumea era conștientă că atât ofițerii

superiori, cât și trupele americane nu aveau experiența vreunui asalt asupra liniilor fortificate (spre deosebire de britanici și ruși).

Precedată de un intens bombardament aerian, apoi de un baraj de artilerie, US Army atacă între 10 și 16 septembrie 1944 în dreptul regiunii germane Eifel. În cadrul ofensivei s-au remarcat în special acțiunile Diviziei 28 Infanterie, preclită "Bloody Bucket Division" din cauza pierderilor grele suferite în bătălia de la Falaise.

Divizia 28 a pornit din Luxemburg, înaintând în zona dintre Râurile Kyle și Sauer. Avea ca obiectiv final orașul Trier, situat în spatele Liniei Siegfried. Dar zona era apărată de Divizia II SS, o unitate veterană, ce fusese Infanteria americană (Divizia 28) nu avea experiența și nici hotărârea de a disloca Divizia II SS de pe poziții. Compania F a dispărut, iar alți 1.360 de soldați și ofițeri au murit în zadar (arhiva autorului).

Atât pe Frontul de Est, cât și pe cel de Vest, remarcându-se prin profesionalism și chiar temeritate. Urmarea? Într-o săptămână, Divizia 28 a înregistrat 1.500 de morți, iar fortificațiile germane s-au dovedit impenetrabile.

În timpul luptelor au dispărut fără urmă toți cei 140 de oameni ai Companiei F, o unitate specială de asalt. Nu s-au găsit cadavrele, iar soldații SS luați prizonieri în zonă au declarat că nici măcar nu întâlniseră compania americană. Cum SS-ul era celebru pentru atrocitățile comise asupra prizonierilor aliați încă din 1940 (când o companie din Divizia SS de elită "Liebstandarte" a masacrat zeci de prizonieri britanici lângă portul belgian Dunkerque), după război s-a efectuat o anchetă prelungită până în noiembrie 1946. Nicăieri în arhivele germane nu a fost găsită vreo mențiune cu privire la soldații din Compania F.

Investigatorii US Army erau depășiți. Și atunci au lansat vechea "perdea de fum mediatică": o ipoteză fantezistă care, cu girul unor nume cunoscute, pare să îmbrace mantia adevărului. În raportul final s-a consemnat: "Concluzia inevitabilă este aceea că oamenii au fost spulberați în bucăți de obuzele germane". Deci 140 de soldați și ofițeri sunt pulverizați în vânt de artileria Diviziei II SS. Puțin probabil să nu rămână nici un supraviețuitor, sau măcar fragmente de cadavre, arme, echipament.

Oricum, dispariția misterioasă a Companiei F a avut efectul unui soc, zdruncinând moralul întregii Divizii 28, care a fost scoasă din linia întâi. Iar West-Wall a rămas intact până în februarie 1945!

Templieri, infanteriști austrieci, veterani ai Vechii Gărzi napoleoniene, zuavi coloniali, un întreg regiment chinez, o companie de asalt americană. Unde au ajuns toți acești războinici? Să existe undeva o Walhalla în care cei bravi trăiesc veșnic?

MISTERUL REGIMENTULUI "NORFOLK"

Fără îndoială, cel mai straniu și mai comentat caz de dispariție pe câmpul de luptă (și singurul ce a beneficiat de prezența unor martori oculari) îl constituie faimosul incident în care au fost implicate trupe ale Regimentului 1

Norfolk, care făcea parte din Divizia 5, Corpul I Armată Britanic, participant la bătălia pentru Peninsula Gallipoli și Strâmtoarea Dardanele (Turcia).

Campania Dardanelelor, desfășurată pe tot parcursul anului 1915, a fost una dintre cele mai dezastruoase operațiuni aliate ale războiului. O sumară istorie a sa ar trebui să conțină următoarele repere: 19 februarie – Nave aliate bombardează forturile turcești situate pe ambele coaste ale Strâmătorii.

25 februarie – După o întrerupere datorată vremii nefavorabile, escadrele aliate reiau bombardamentele asupra fortificațiilor costiere și debarcă unități de pușcași marini în vederea unor acțiuni de commando. Forțele turcești primesc însă întăriri masive și pușcașii marini trebuie retrași.

4 martie – O nouă încercare de debarcare anglo-franceză este respinsă de o puternică rezistență turcă.

18 martie – Escadrele aliate încearcă să forțeze Strâmtoarea, dar pierd trei cuirasate (Bouvet – francez, Ocean și Irresistible – engleze), scufundate de artileria grea a forturilor, în plus, trei crucișătoare de bătălie (Gaulois și Suffren – franceze și Inflexible – englez) sunt grav avariate de mine și se retrag. Neștiind că turcii își terminaseră practic muniția pentru tunurile grele, escadrele aliate renunță la luptă exact când ar fi putut-o câștiga.

Martie – Numit comandant al Armatei a V-a turcești, generalul german Otto Liman von Sanders desfășoară șase divizii complete, bine pregătite și excelent echipate, pe coastele de vest și de sud ale Peninsulei Gallipoli.

Aprilie – Triplă debarcare: francezii stabilesc un cap de pod în Turcia asiatică, lângă Fortul Kum Kale; englezii ocupă cinci plaje înguste, în sudul Peninsulei Gallipoli (în punctele Sedd el Bahr, Cape Helles, Cape Tekke și lângă orașul Krithia); australienii și neozeelandezii (A. N. Z. A. C. -

Debarcarea trupelor australiene și neozeelandeze la Capul Ari, pe 25 aprilie 1915 (arhivele Imperial War Museum).

Australian and New Zealand Army Corps) debarcă în vest, la Capul Ari. Plajele sunt dominate de dealuri fortificate de turci, nu există căi de acces în interior și, cu tot eroismul – scump plătit – al trupelor, aliații nu pot lărgi capetele de pod.

— 8 mai – Atacuri puternice și repetate ale aliaților cuceresc vârful sudic al peninsulei, stabilind un front continuu de la Krithia până la vărsarea Râului Kevers.

19 mai – O întreagă divizie turcă atacă Capul Ari, dar nu poate dizloca trupele A. N. Z. A. C. de pe poziții și se retrage cu pierderi mari.

21 iunie-5 iulie – Atacurile succesive ale forțelor engleze din sud, întărite cu contingente franceze, nu pot trece de cursul Râului Kevers.

— 13 iulie – Ofensiva anglo-franceză generalizată în sud este zdrobită la poalele Vârfului Achi Baba (Cota 591) de turcii conduși de tânărul colonel Mustafa Kemal (viitorul creator al Turciei moderne, președintele Atatiirk). Forțele franceze sunt complet distruse.

Misterul Regimentului "Norfolk" —7 august – Statul Major al generalului britanic Sir Ian Hamilton lansează ample atacuri de pe pozițiile din sud și vest.

În plus, sunt debarcate trupe engleze (printre care și Regimentul 1 Norfolk) în Golful Suvla (la nord de Capul Ari). Cu toate că stabilește un nou cap de pod la Suvla, ofensiva engleză eșuează lamentabil.

10 august – După lupte grele, capetele de pod de la Suvla și Ari se unesc, iar aliații ocupă o porțiune vestică a peninsulei, mărginită la sud de lanțul deluros Sari Bair și la nord de înălțimile Kiretch. În cursul bătăliei, un întreg regiment australian de cavalerie este nimicit, după ce a atacat de opt ori fortificațiile turcești de pe dealuri.

— 28 august – Atacuri intense engleze și A. N. Z. A. C. asupra pozițiilor turcești din interior. Aliații ajung până aproape de țărmul Strâmătorii și duc lupte la Boghali, Koja Dere, Cota 60 și Tekke Tepe, dar suferă pierderi imense (Regimentul 1 Norfolk rămâne cu 27% din efectiv) și se retrag.

16 octombrie – Situație staționară pe front, agravată de venirea iernii și de carențele penibile în aprovizionarea aliaților, în urma dezvăluirilor presei asupra dezastrului de la Gallipoli, generalul Hamilton este înlocuit cu generalul Șir Charles Monro, care, după o inspecție rapidă a capetelor de pod, recomandă, pe 31 octombrie, evacuarea lor totală.

— 20 decembrie – în pofida opoziției Amiralității (în particular a lui Șir Winston Churchill), zona aliată din vest este evacuată, cu atâta profesionalism, încât turcii nu-și dau seama decât după patru zile că au înaintea poziții fantomă.

28 decembrie 1915-9 ianuarie 1916 – Atacată susținut de oamenii lui Mustafa Kemal, zona din sud este evacuată totuși fără mari pierderi; urmează abandonarea pozițiilor franceze de la Kum Kale.

10 ianuarie 1916 – Ia sfârșit oficial "Campania pentru Dardanele", care i-a costat pe aliați 200.000 de morți, dispăruți, răniți și prizonieri. Turcii au pierdut 250.000 de oameni, dar au demonstrat că, bine comandați și bine echipați, sunt trupe eficiente și curajoase.

În haosul carnajului de la Gallipoli este greu să mai surprindă ceva. Și totuși, condițiile dispariției unui număr mare de oameni din Regimentul 1 Norfolk intrigă și astăzi.

"În dimineața zilei de 21 august 1915, Șir Ian Hamilton a ordonat un atac general al forțelor expediționare aliate asupra pozițiilor deținute de turci dincolo de Câmpia Suvla, în jurul Cotei 60.

Dimineața era senină, fără nori, și ne așteptam la o zi mediteraneană tipică. Am remarcat totuși o excepție: șase până la opt nori ca niște pâini rotunde, toți de aceeași formă, planau deasupra Cotei 60. Am observat că, în ciuda unei brize ușoare care sufla dinspre sud cu 5-6 mile/oră (8-10 km/h -n. A.), poziția și forma acestor nori rămâneau neschimbate. Din postul nostru de observație, situat la 500 picioare înălțime (150 m – n.a.), îi vedeam planând la 60° față de orizontală (circa 1.200 m altitudine – n.a.). Exact sub acești nori stătea nemișcat pe sol un altul, de formă elipsoidală, măsurând 800 picioare lungime (240 m – n.a.), 200 picioare lățime (60 m – n.a.) și 200 picioare înălțime. Acest nor era absolut compact, părând a fi de o structură aproape

solidă și se afla la o distanță de 924-1.188 picioare (227-356 m – n.a.) de Cota 60, în interiorul teritoriului menținut de britanici, în afară de noi, au mai făcut aceleași observații și ceilalți 22 de oameni ai Secției a 3-a din First Field Company N. Z., adăpostită în tranșeele de la Rhododendron Șpur, situate la aproximativ 2.500 yarzi (2.275 m – n.a.) la sud-vest de norul care se afla la sol. Punctul nostru de observare era la doar 300 de picioare (90 m – n.a.) de Cota 60; vedeam perfect forma și extremitățile acestui nor neobișnuit, care, după cum ne-am dat seama, se așezase pe locul unui golfuleț spre care ducea un drum sau, poate, albia unui râu secăt (Kaiajik Dere). Culoarea norului era de un gri pal, ca și a celor din aer.

Deodată, am văzut trupe din Regimentul Norfolk intrând în golful secăt și îndreptându-se spre Cota 60. Când oamenii au ajuns în fața norului, au pătruns în el fără nici o ezitare; dar niciunul nu a ieșit pentru a porni atacul spre Cota 60. După o oră, când și ultimul soldat dispăruse în interiorul norului, acesta s-a ridicat încet de la sol, întâlnindu-se cu ceilalți nori asemănători pe care i-am menționat la începutul declarației noastre. Până atunci, norii planaseră în același loc, înșirați unul lângă celălalt ca niște boabe într-o pâstaie, dar imediat ce norul de pe pământ a ajuns la înălțimea lor au plecat cu toții în direcția nordului, spre Turcia (Bulgaria – n.a.). După 45 de minute nu se mai vedea niciunul.

Un batalion din Regimentul Norfolk a fost dat dispărut sau exterminat și, la capitularea Turciei (în 1918), prima cerere a Marii Britanii a fost eliberarea prizonierilor din acest batalion. Turcia afirma însă că soldații englezi nu apăruseră pe frontul Cotei 60, nefiind deci capturați. Declarațiile noastre și ale celorlalți din First Field Company N. Z. atestă adevărul acestui răspuns.

Misterul Regimentului "Norfolk"

BULGĂRIE

FSfl

UTURQUIE

Sân de Su Pta Nibtunesâ iuă&a

* Forturi o Baterii

• Posturi de observație. I Câmpuri de mine

Trupe amplasate, martie 1915 Mișcările Aliaților și ale Anzac > Atacuri navale Aliate > Debarcări Aliate ^ Pierderi nave Aliate «H» " Offensive Aliate

• Offensive Anzac Linii de front

Mai 1915 -ianuarie 1916

— August-decembrie 1915 Altitudini (în metri) 300 ZOO 100

Mer tgăe

Bsse de FAnwtc

Cafea Te*» campaniei din Dardanele (1915-1916). Tnipe din Regimentul 1 Norfolk au dispărut la atacul asupra Cotei 60, aflată în apropiere de orașelul turc Boghali (arhivele Comisiei Humboldt).

Ck ja. – e. * S- ^-*St

— V&-

Un regiment britanic, în 1914-1918, cuprindea între 800 și 4.000 de oameni. Nu știm câți din Regimentul Norfolk au dispărut în acel nor.

Noi, subsemnații (.), foști luptători în A. N. Z. A. C., declarăm sub jurământ că incidentul descris mai sus este absolut adevărat.

Semnat: F. Reichart (Matata, Bay of Plenty), R. Newnes (157, King Street, Cambridge) și J. L. Newman (73 Freyberg Street, Octumoctai, Tauranga)." (Jacques Vallee: "Passport to Magonia" – Chicago, 1969).

Prima oară, declarația neozeelandezilor fusese publicată în 1965, în revista "Spaceview", Dar în revista engleză "Fortean Times" (nr. 27/1978) și în cea franceză "Lumieres dans la Nuit" (nr. 201/1981), Paul Begg și, respectiv, Jean Sider neagă veridicitatea celor susținute de martori, fără a ajunge la vreo concluzie clară în privința autorilor falsului: neozeelandezii sau Vallee. Jean Sider enumera în articolul său ("Lumieres sur Gallipoli – Aout 1915") opt argumente, dintre care cele mai importante sunt:

Arhivele aparținând Imperial War Museum conțin acte emise de Batalionul 4 din Regimentul Norfolk la câteva zile după data teoretică a dispariției de la Cota 60.

Batalionul 5 din Regimentul Norfolk a dispărut într-adevăr, dar pe 12 august și nu pe 21 august, așa cum afirmă declarația.

O parte (122 dintr-un efectiv de 267) dintre cadavrele celor din Batalionul 5 au fost găsite și îngropate la 23 septembrie 1919, după cum atestă arhivele britanice (este vorba de Compania Sandringham, compusă din voluntari de pe domeniul Casei Regale Britanice, care a atacat frontal o poziție fortificată, pierzând jumătate din oameni. Supraviețuitorii, printre care și căpitanul companiei, au fost luați prizonieri și executați de turci – n.a.).

F. Reichart a ajuns pe linia frontului abia la 28 august, deci după: dispariția Batalionului 5.

La aceste concluzii se mai adaugă și observația lui Paul Begg, care relatează că nici un document militar oficial britanic nu consemnează! Declarația celor trei martori din A. N. Z. A. C.

S-ar părea deci că declarația este falsă și Vallee a fost indus în eroare. Dar argumentelor celor doi cercetători li se pot aduce o serie de contraargumente deloc neglijabile:!

1) Nici o oficialitate nu a publicat nimic despre dispariția într-un nor; straniu a Regimentului Norfolk? Dar, în volumul său "The World Crisis" \par

Misterul Regimentului "Norfolk" 25 (New York, Scribner's, 1928), Șir Winston Churchill, Prim Lord al Amiralității la începutul Primului Război Mondial și autorul planului de debarcare la Gallipoli, menționa Regimentul 1 Norfolk ca fiind printre unitățile cu cele mai mari pierderi din timpul campaniei ("unele regimente, ca «Norfolk», au fost total distruse"). Campanie de la Gallipoli (ale cărei scopuri erau: a) cucerirea Strâmtorilor; b) scoaterea Turciei și Bulgariei din război; c) ajutarea Serbiei, aflată într-o situație disperată; d) stabilirea unei legături mai bune cu Rusia) a eșuat din cauza subestimării valorii defensive a terenului, absolut impropriu stabilirii unui cap de pod care

să permită o ofensivă de mari proporții, în pofida eroismului trupelor britanice și ale A. N. Z. A. C., erorile comandamentului au fost plătite printr-o baie de sânge și Churchill a trebuit să-și dea demisia din postul de la Amiralitate, intrând într-o lungă eclipsă politică. Este remarcabilă deci menționarea în 1928 a distrugerii acestui regiment britanic, într-o campanie de care era răspunzător.

Alt autor de prestigiu, căpitanul Th. Frothingham ("The Naval History of the World War" – Cambridge, Harvard, 1925), nu pomeneste nimic despre Regimentul 1 Norfolk, dar menționează un incident în care a fost implicată flota anglo-franceză care participa la bătălia Strâmtorilor. În după-amiaza zilei de 21 august 1915, două avioane de recunoaștere franceze au fost trimise să cerceteze niște ciudați "nori" cenușii care survolau navele aliate, la circa 1.000 m altitudine. Echipajele cuirasatelor engleze și franceze au observat cum cele două aparate au intrat în "escadra" compactă a norilor cenușii, după care le-au pierdut din vedere. Avioanele nu au mai revenit niciodată la bază, cei patru aviatori francezi fiind dați "dispăruți deasupra mării". S-a presupus că ciudații nori, de formă elipsoidală, rotundă sau de fus, erau de fapt dirijabile germane care au doborât cele două avioane (neînarmate). Dar aceasta nu explică motivul pentru care "dirijabilele" nu au bombardat flota aliată sau imposibilitatea găsirii unor fragmente ale avioanelor, într-o zonă restrânsă și intens străbătută de navele engleze și franceze. Ipoteza doborârii aparatelor franceze de aviația turcă a căzut de la sine, în 1915 Turcia având doar câteva avioane și o aeronautică militară pur simbolică.

2) Martorii neozeelandezi nu făceau parte din trupele britanice, ci din A. N. Z. A. C. și, prin urmare, nu aveau de unde să cunoască precis efectivul și matricola unităților engleze cu care veneau în contact, mai ales pe linia frontului, unde situația se putea schimba de la o clipă la alta. De aceea, folosirea titulaturii de "regiment" în declarație este relativă, martorii admitând că n cunoșteau efectivul trupelor dispărute. Până la sfârșitul campaniei, Regimentul Norfolk a fost complet distrus, după câte atestă arhivele britanice, ^ din cei 2.800 de soldați, subofițeri și ofițeri înmatriculați scăpând doar. 386! Nu se pot stabili condițiile dispariției sau decimării fiecărei companii și fiecărui batalion în parte, așa că este foarte posibil ca neozeelandezii să fi văzut într-adevăr un fenomen asemănător celui descris, în care să fi fost implicat un batalion sau o altă unitate a Regimentului Norfolk.

3) Argumentul potrivit căruia unii martori au ajuns în zona Kaiajik; Dere la sfârșitul lunii august nu are decât o valoare relativă, arhivele britanice menționând data când întreaga divizie neozeelandeză trimisă ca întărire englezilor și-a ocupat pozițiile. Nu există date precise despre diversele sale unități și este foarte posibil ca batalionul sau doar compania din care făceau parte martorii să fi ajuns pe linia frontului mai devreme.

De altfel, un timp s-a negat chiar existența martorilor în sine, deoarece un cercetător britanic nu a primit răspuns la scrisorile trimise celor trei soldați din A. N. Z. A. C. Ancheta sa se desfășura însă în 1978, iar cei trei muriseră de

mult. Până la urmă, s-a descoperit că Reichart și Newnes, cel puțin, luptaseră cu certitudine în Divizia I, Corpul III Armată A. N. Z. A. C., fiind în august 1915 pe frontul din Gallipoli.

Între 21 și 28 august, Batalionul 4 a atacat atât Cota 60, cât și sectoarele Koja-Dere și Boghali, pierzând două treimi din efectiv. Nu au fost găsite decât o parte din cadavre, a căror indentificare nu a fost întotdeauna posibilă, stabilindu-se doar că morții se aflau "pe locul unde ar fi trebuit să ajungă Batalionul 4 în cursul ofensivei" (Imperial War Museum, "World War Archives – Gallipoli, 1915").

Experții britanici cunoșteau existența unei enigme în legătură cu Regimentul Norfolk, considerând ca inadmisibilă dispariția unor trupe, chiar în condițiile dure de la Gallipoli. Au fost emise două ipoteze: a) Folosirea de către turci a gazelor de luptă în zona Cotei 60. Este greu de crezut însă că englezii nu ar fi sesizat acest lucru, intrând pasivi într-un nor de gaze otrăvitoare, după cum nu se poate explica evacuarea unui mare număr de cadavre înainte ca A. N. Z. A. C. sau corpul expediționar britanic să fi prins de veste.

Misterul Regimentului "Norfolk"

Trupe geitnane pe poziții la Soinme (1916). Spre deosebire de frontul de Vest, în Campania Dardanelelor nici o tabără nu a folosit gaze de luptă (arhiva autorului).

B) Capturarea unor unități engleze și transportarea lor de către. Dirijabile germane. Este imposibil de admis că un dirijabil din 1915, oricât de mare ar fi fost, putea lua la bord mai mult de 50 de oameni și, în orice caz, celelalte trupe engleze, australiene sau neozeelandeze ar fi identificat măcar un singur element tehnic (zgomotul motoarelor, forma nacelei etc.) al prezumtivei aeronave, în plus, studiul arhivelor imperiale germane atestă că generalul Otto Liman von Sanders nu a dispus de dirijabile în campania de la Gallipoli. •

Șir J. Corbett menționa în volumul său "Naval Operations: History of the Great War Based on Official Documents" (New York, Longmans, 1920) că, fără îndoială, "Turcia ar avea de dat unele explicații în legătură cu dispariția fără urmă a mai multor unități din corpul expediționar britanic de la Gallipoli". Răspunzând acuzațiilor, fostul om de stat turc A. Emin ("Turkey in the World War" – New Haven, Yale, 1930) și fostul comandant al misiunii militare germane în Turcia, generalul H. Kannengieser ("The Campaign in Gallipoli" – London, Hutchinson, 1928) susțineau că trupele turcești și șistul germane nu au folosit gaze de luptă și nu au masacrat prizonierii la Gallipoli, pierderile deosebit de grele suferite de aliați datorându-se incapacității și obtuzității unor ofițeri din înaltul Comandament britanic, ce au stăruit în continuarea unei operațiuni dinainte pierdute din cauza terenului impropriu și a dificultăților logistice.

• tuș • turn.

Tun abandonat de britanici la Capul Helles după retragerea finală din 8 ianuarie 1916 (arhiva autorului).

Misterul Regimentului "Norfolk"

Faptul este indiscutabil, ca și corectitudinea trupelor germane ce au luptat în Turcia și Orientul Mijlociu. Cât privește însă armata turcă, este tot atât de cert că o parte din soldați și ofițeri s-au dedat la excese deplorabile împotriva prizonierilor de război ai Antantei, oriunde au fost prezenți, din România până în Peninsula Arabică și Caucaz.

Există însă și un document oficial în care se întâlnesc destule indicii asupra stranieții cazului. "Raportul Final al Comisiei asupra Operațiunii Dardanele" (Final Report of the Dardanelles Commission), definitivat în 1917, dar publicat abia în 1967, menționează atacul a 3.000 de soldați A. N. Z. A. C. asupra cotei 60 la 21 august și atacuri sporadice ale unor unități engleze în zona aceluiași obiectiv între 12 și 30 august. Este consemnată apariția unei "stranii brume" și a "cetii argintii" prezente pe Câmpia Suvla la 21 august. Sunt de asemenea menționate numeroasele dispariții de pe câmpul de luptă ("au existat sute de dispăruți, care nu s-au regăsit în listele de prizonieri comunicate de Turcia"), precum și faptul că armata turcă trata corect prizonierii aliați, "cu unele excepții".

Sunt toate acestea semnificative? Constituie argumente favorabile insolitului sortii câtorva sute de oameni pentru care războiul s-a sfârșit în 1915, altfel decât și-ar fi putut imagina? Probabil că nu vom afla niciodată cu certitudine. Un lucru este sigur: dacă infanteriștii britanici au ajuns într-o altă lume – poate chiar în alt Univers?!

— Ea n-avea cum să fie mai cumplită decât cea a tranșeelelor care desfigurau Europa Marelui Război.

PIERDUȚI ÎN ABISUL ALBASTRU

U: "• feînde se întâmplă, dacă nu în aer, cele mai ciudate lucruri, rămas* necunoscute sau inexplicabile pentru noi?!" Acestea nu suni cuvintele unui scriitor sau ziarist dornic să obțină un efect dramatic asupra publicului amator de senzational. Cel care le-a pronunțat er; de opt ani pilot de încercare și răspundea acum, sobru și competent, între bărilor puse de magistrați în cursul anchetei care urmărea se elucidezi împrejurările celebrei și misterioasei dispariții, în iunie 1928, a hidroavio nului Latham 47, avându-l la bord pe exploratorul polar Roald Amundsen!

Dar, dacă până în 1939, disparițiile fără urme ale avioanelor mai putea fi puse pe seama epocii de "copilărie" (1905-1920) și "adolescență" (1920-1938! A aviației, o dată cu începerea celui de-al Doilea Război Mondial, "maturizarea aparatelor, a piloților, a concepției despre rolul și importanța aviației a venit extrem de rapid, între august 1939 și decembrie 1940, întreaga lume a înțeles că zborul, fie el civil sau militar, își pierduse definitiv romantismul devenind o uriașă, prozaică și neîndurătoare industrie a vieții și a morții.

Este aproape imposibil de stabilit care din miile de dispariții aeriene din anii sângeroși ai celui mai mare conflict din istorie pot fi considerate ca neobișnuite. Desigur, au existat foarte multe echipaje ce nu s-au mai întors la baze și despre care nu s-a mai aflat niciodată nimic. Explicația acestui fapt este relativ logică: aparatele respective au fost probabil doborâte deasupra mării de

un avion inamic, ce s-a prăbușit la rândul său înainte de a-și comunica victoria sau este posibil ca unele avioane, avariate în timpul luptelor, să fi căzut singure în apă, dispărând pentru totdeauna. Există însă și cazuri care nu pot fi atât de ușor eludate.

În august 1941, pilotul polar rus N. Cerepkonkov zbura deasupra Mării Kara, împreună cu cinci oameni (copilotul, radiotelegrafistul, mecanicul de bord și doi cercetători hidrologi) pe un avion Iliushin 4. Acest aparat a fost

Pierduți în abisul albastru

Iliushin ÎL 4 (DB3) în varianta care a participat la raidul asupra Berlinului din 8 august 1941 (arhiva autorului).

Unul dintre cele mai bune construite de sovietici între 1940 și 1945. Bombardier mediu cu rază lungă de acțiune, cunoscut și sub codul DBS, avionul a zburat prima oară în ianuarie 1940, intrând în producție de serie în ianuarie 1941. Până în 1944 fuseseră fabricate 5.256 de aparate, specialiștii și piloții rămânând impresionați de performanțele și rezistența lor: rază de acțiune – 2.600 km; viteză maximă – 420 km/h; plafon – 9.400 m; armament -3 mitraliere de 7,62 mm (schimbate curând cu unele de 12,7 mm și apoi cu tunuri de 20 mm) și 2.700 kg bombe.

Avionul ÎL 4 avea două motoare de câte 1.100 CP fiecare și a fost folosit ca bombardier, torpilor și transportor, devenind repede faimos, după executarea primului bombardament de noapte asupra Berlinului (8 august 1941), acțiune de o îndrăzneală nebună, comparabilă cu primul raid american asupra orașului Tokyo (18 aprilie 1942).

Or, aparatul lui Cerepkonkov era de un tip adaptat special pentru a putea ateriza pe gheață, iar echipajul căpătase o mare experiență după doi ani de zboruri polare, în plus, nici aviația germană, nici cea finlandeză nu operau atât de departe spre nord-est. Și, cu toate acestea, avionul ÎL 4 a dispărut fără urmă, fără un mesaj radio.

Un caz asemănător este cel al maiorului Mouchotte, unul dintre primii ofițeri ai Forțelor Franceze Libere. Comandant al escadrilelor 341 "Alsace" (franceză) și 485 (neozeelandeză) cu sediul la Biggin Hill (celebra bază de vânătoare a R. A. F.-ului), acest experimentat pilot a dispărut la 27 august 1943, după o luptă aeriană în care fuseseră angajate cele 24 de Spitfire-un aflate sub comanda sa, împotriva a 200 de avioane Focke Wulf/190. Aparatele germane atacaseră o formație de "B 17 Fortărețe Zburătoare", protejate de Spitfire-urile lui Mouchotte, deasupra orașului francez Saint-Omer. Piloții din escadrila 341 au declarat însă că nu l-au văzut pe maior doborât în timpul luptei, locotenentul Clostermann (asul vânătorilor francezi) și căpitanul Martell (comandantul secund al escadrilei) fiind de părere că acesta s-a prăbușit în Canalul Mânecii, la întoarcerea în Anglia. Războiul nu permitea declanșarea unei anchete amănunțite, astfel încât incidentul a fost repede dat uitării. Dar este puțin probabil ca un pilot atât de bun ca Mouchotte să fie doborât așa de rapid încât să nu aibă timp pentru un mesaj radio.

Două variante ale faimosului Supermarine Spitfire: MK V (sms) și MKIX (jos). Aparatul avea performanțe deosebite, în varianta MK IX, pilotată de Mouchotte; viteză – 655 km/h; plafon -12.105 m; rază de acțiune -1.576 km; armament – 2 tunuri de 20 mm și 4 mitraliere de 7,62 mm (arhiva autorului).

Pierduți în abisul albastru

Incidentele de acest gen au continuat și după război.

În ianuarie 1947, agenția TASS anunță că un avion C 47, aparținând aviației sovietice, s-a prăbușit pe Ghețarul Tahomsk, la 3.500 m altitudine. După o săptămână, echipele de salvare au găsit epava aparatului. Avea botul înfipt în gheață, iar aripile erau rupte. "Interiorul fuselajului era pătat de sânge, dar trupurile celor 32 de pasageri și aviatori de la bord dispăruseră fără urmă", scria comandantul grupului de intervenție în raportul său, adăugând că "pe o rază de 800 km împrejur nu există nici o așezare omenească". Expertiza a dovedit că motoarele avionului nu fuseseră defecte în momentul prăbușirii.

Douglas C 47 Skytrain, avion de transport cu performanțe și fiabilitate remarcabile: viteză – 370 km/h; plafon – 7.315 m; rază de acțiune – 2.575 km (arhiva autorului).

Douglas C47 "Skytrain", varianta militară a faimosului Douglas DE 3 "Dakota", a fost considerat cel mai bun aparat de transport din al Doilea Război Mondial. Numai în SUA s-au produs 10.050 bucăți, dintre care peste o mie mai sunt în funcțiune și astăzi, în 16 țări. Avionul a fost exportat și, începând din 1945, construit sub licență și în URSS. Însă cel prăbușit pe ghețarul Tahomsk era original și făcuse războiul pe frontul sovieto-german încă din 1943. Cei doi piloți erau veterani, având trei ani de lupte și peste 8.000 de ore de zbor la activ fiecare, deci nu se poate explica motivul pentru care nu au transmis măcar un mesaj radio de alarmă, înainte sau după catastrofă, așa cum nu a putut fi elucidată enigma dispariției trupurilor celor treizeci și doi de oameni.

Un mister similar, dar mult mai straniu s-a petrecut în anii 1945-1950, în Districtul Mackenzie (Canada). Acolo, într-o zonă mărginită de Vârful Christie (2.226 m) din Munții Mackenzie la vest, Râul North Nahanni la nord, Râurile South Nahanni și Liard la sud și Fluviul Mackenzie la est, pe o suprafață de mii de kilometri pătrați, străbătută de văi, râpe și ravene, cunoscută generic sub numele de "Valea Nahanni", au avut loc fenomene și incidente cel puțin ciudate.

În 1945, un trapper din Districtul Mackenzie a recepționat la stația sa de radio mesajul disperat al unui avion în pericol: "May Day, May Day. Ne prăbușim peste Talkeetnas. În jurul nostru strălucește o puternică lumină verde. Ambele motoare s-au oprit. Comenzile nu mai răspund. May Day. Obiectul.". Apoi, tăcere definitivă. Vânătorul a anunțat la rândul său autoritățile din Fort Simpson, cel mai apropiat oraș, situat la confluența dintre Râul Liard și Fluviul Mackenzie. Acestea, ajutate de Royal Canadian Air Force și de Royal Canadian Mounted Police, au încercat zadarnic, timp de 3 săptămâni, să găsească avionul prăbușit, în 1947 însă, un indian a descoperit epava și cadavrele înghețate pe teritoriul Văii Nahanni. Unul dintre pasageri nu

murise imediat și reușise, cu ultimele puteri, să deseneze pe fuselaj imaginea unui obiect discoidal ciudat.

La începutul anului 1948 s-a prăbușit deasupra Văii Nahanni un avion de transport "Duty" Anson (aparat bimotor, lent dar foarte rezistent) pilotat de Johnny Bourasso. Acest tânăr canadian fusese pilot al R. A. F. într-o escadrilă de recunoaștere, făcuse războiul pe Hurricane și Spitfire și avea o experiență de nouă ani de zbor, dintre care patru deasupra periculoaselor ținuturi arctice. Și totuși, avionul său a dispărut fără un mesaj de alarmă, fără să lase o urmă, la fel ca multe altele care l-au precedat și l-au urmat.

Numele pe care indienii l-au dat Văii Nahanni este semnificativ: Ținutul oamenilor fără cap. Această denumire macabră nu face decât să constate o realitate – majoritatea celor care s-au aventurat în interiorul ei au fost găsiți sub forma unor schelete fără cap, ceilalți dispărând fără urmă. Doar câțiva temerari s-au întors, declarând însă că n-ar mai repeta experiența pentru nimic în lume. De aceea, în pofida faptului că zona are un sol fertil și o climă

Pierduți în abisul albastru

Avro Anson MK II, construit în Canada (1.050 bucăți). Viteză – 306 km/h; plafon – 4.570 m; rază de acțiune – 982 km. Majoritatea acestor avioane au fost folosite între 1940-1945 și au rămas în serviciu în Canada și Marea Britanie până în 1955, ca aparate de legătură și transport ușor (arhiva autorului).

Blândă în comparație cu întinderile sterpe și înghețate care o înconjoară, în ciuda extraordinarei bogății de animale cu blănuri scumpe și chiar a descoperirii unor minereuri aurifere și cuprifere bogate, valea rămâne și astăzi pustie. Coloniștii, vânătorii, prospectorii și indienii o evită; geologii, patrurile Poliției Călare și aviatorii o ocolesc; eschimoșii, trapperii și cercetătorii zoologi, obișnuiți cu singurătatea, nesiguranța și permanența pericolelor mortale din ținuturile arctice se cutremură numai la auzul numelui ei.

Dar dispariții neelucidate se petrec pe tot globul. Astfel, la 10 ianuarie 1962, un avion Boeing KB 50 cu patru motoare (aparținând US Air Force), comandat de maiorul Robert Tawney (calificat de USAF drept "unul dintre cei mai buni piloți activi din ultimul deceniu"), a dispărut la puțin timp de la decolarea de pe aeroportul bazei militare aeriene Langley (Virginia, SUA) într-un zbor având ca destinație Insulele Azore. În ciuda celor 1.700 de ore de căutări desfășurate timp de 6 zile, nu a fost găsită nici o urmă provenind de la uriașul KB 50 sau cei nouă pasageri ai săi. Ultimul mesaj radio îl situa la 240 mile est de Cape Charles (Norfolk), iar comunicarea nu conținea nimic alarmant. De altfel, "New York Times" consemna, la 10 ianuarie, că "vremea era bună, iar atmosfera permitea o vizibilitate de 10 mile".

Una dintre putinele zone care fac o concurență asiduă Triunghiului Bermudelor sau Văii Nahanni este însă, cu certitudine, așa-numita "Rută a Morții": Quito – Cuența.

Cuența, oraș din sudul Ecuadorului, are 150.000 de locuitori și este situat la 470 km de Quito, capitala țării. Drumurile rutiere care duc spre Cuenga sunt periculoase în timpul sezonului uscat și devin impracticabile în

anotimpul ploilor, astfel că populația preferă călătoria cu avionul. Dar (după cum consemnau "New York Times", "Aviation Week and Space Tehnology" și "Omni") între august 1976 și august 1984 au dispărut pe această rută șase avioane mari (cu 300 de oameni) și ecuatorienii au constatat uluiți că nu pot găsi nici o explicație rezonabilă pentru straniile incidente.

Prima catastrofă de acest gen a fost cea a unui avion al companiei aeriene ecuatoriene "SAETA", care a plecat spre Quito la 15 august 1976, având 56 de oameni la bord. În ciuda condițiilor de zbor excelente, aparatul a dispărut fără un singur mesaj de alarmă. Cercetările echipelor de salvare au durat aproape două luni, acoperind o suprafață de peste 2.000 km², dar nu s-a putut descoperi nici un fragment de epavă.

În septembrie 1977, un aparat de tip Vickers Viscount, aparținând Serviciilor Aeriene Naționale Ecuatoriene (SANE), s-a prăbușit în zona Masivului Zhanon din apropierea orașului Cuenca, iar cei 33 de pasageri au dispărut. Patru luni mai târziu, la 29 decembrie 1977, un avion bimotor al SANE se prăbușea în aceeași regiune, iar epava și cei 25 de oameni pe care îi transportase pierdeau fără urmă.

În august 1978 dispărea în apropiere de Cuența un bimotor de transport C 47 Skytmin (aparținând Gărzii Naționale) cu 17 oameni la bord. Echipile de salvare au încercat mai bine de 35 de zile să dea de urma epavei sau a pasagerilor. Zadarnic.

La 23 aprilie 1979 se prăbușea pe Ruta Morții un alt aparat al companiei "SAETA", cu 57 de pasageri. Comisia de anchetă nu a reușit să descopere epava, deși regiunile înconjurătoare au fost survolate de 18 avioane și elicoptere, dintre care unele erau dotate cu dispozitive de teledetecție pe bază de laser și infraroșii.

Pierduți în abisul albastru

Interesant este faptul că toate aceste accidente s-au petrecut în condiții atmosferice ideale și la o altitudine care excludea posibilitatea formării unei furtuni de tip CAT ("Clear Air Turbuinences"). Catastrofele neputând fi provocate nici de fulgere globulare, trăsnete sau alte tipuri de descărcări electrice, ipotezele se dovedesc, una după alta, tot mai inconsistente. Versiunea după care avioanele au fost sechestrare de traficanții de droguri, iar pasagerii transformați în sclavi pe plantațiile clandestine de coca sau marijuana a fost calificată de autoritățile ecuatoriene drept "absurdă", într-adevăr, este greu de crezut că în epoca detecției prin sateliți poate exista un aeroport ascuns în junglă, care să posede o pistă atât de mare încât să permită aterizarea unor aparate cvadrimotoare.

Avionul Boeing B 737-200 dispărut în 1983 pe "Ruta Morții" (arhiva autorului).

La sfârșitul anului 1983, un cvadrimotor cu reacție Boeing B 737-200 având la bord 119 pasageri de diverse naționalități și un echipaj compus din opt oameni (inclusiv cele cinci însoțitoare de bord) a decolat de la Cuenca pornind spre capitala țării, Quito. Condițiile atmosferice erau favorabile,

avionul verificat tehnic, echipajul experimentat și totuși aparatul a dispărut la scurt timp după plecarea din Cuenca, fără să lanseze măcar un mesaj de alarmă. Echipetele de salvare ale forțelor naționale ecuatoriene, sprijinite de avioane și elicoptere, au încercat zadarnic, timp de aproape două luni, să găsească supraviețuitori sau fragmente ale aparatului în jungla de sub traseul pe care se înscrisese acesta.

După cum consemna revista "Nature" în 1984, Institutul Ecuatorian de Cercetări asupra Fenomenelor Extraterestre afirmă că în zona Cuenca au fost înregistrate fenomene magnetice ieșite din comun, iar experiențele efectuate în regiune au relevat prezența unor fluxuri magnetice de origine nedeterminată încă. Cercetători britanici, francezi, americani și ecuatorieni au observat că singurul lac din apropierea orașului Cuenca este locul unei adevărate drame ecologice: zecile de mii de păsări (aparținând celor mai diverse specii), ce se întorc din migrația anuală spre sud, odată ajunse deasupra apelor se aruncă în adâncuri, sinucigându-se în masă. Ornitologii susțin că, dintr-un motiv necunoscut (surse naturale de infrasunete sau fenomene magnetice neobișnuite petrecute pe fundul lacului), păsările cad victime unor majore tulburări psihice. Nu s-a putut găsi însă o explicație cât de cât acceptabilă pentru amploarea unei astfel de anomalii asupra unui număr atât de mare de păsări din specii diferite, deci având o rezistență fizică și psihică diferită. Oricum, fenomenul nu pare să aibă legătură cu soarta celor șase avioane mari dispărute pe ruta Quito – Cuenca între anii 1976 și 1985, întrucât acestea nu zburau pe deasupra lacului, iar efectele distrugătoare ale "capcanei de păsări" (cum o numesc localnicii) nu se manifestă și asupra oamenilor.

Spre ce adâncuri ale Abisului Albastru de deasupra noastră au pornit oare toți acei oameni dispăruți în Neant cu mașinile lor zburătoare?

NAUFRAGII IN DIMENSIUNI PARALELE

D

Acă secolul al XVIII-lea a fost epoca de aur a navigației cu vele, anii 1850-1900 i-au pregătit sfârșitul, iar cei ai Primului Război Mondial au tras definitiv cortina peste lunga și tumultuoasă perioadă a istoriei velierelor pe mările și oceanele lumii. Documentele Societății Lloyd consemnează că, între anii 1914 și 1918, au fost scufundate mai mult de 91% din corăbiile existente în anul 1913 (astfel, Franța și Germania își pierd toate velierele între 1914 și 1916).

Evoluând lent de-a lungul a peste patru milenii și stinsă fulgerător în numai patru ani, navigația cu pânze a presărat fundul mărilor și oceanelor cu mii de epave, răpind în același timp un număr greu de calculat de vieți omenești. Fie că la originea naufragiilor s-au aflat furtunile, incendiile sau molimele izbucnite la bord, pirații, corsarii sau stâncile submarine, aproape fiecare dispariție petrecută în condiții despre care nimeni nu a putut aduce vreo mărturie a dat naștere unor legende fascinante, dintre care unele au rămas în memoria marinarilor până astăzi. La începuturi, atunci când întinderea de ape ce depășea linia orizontului reprezenta Necunoscutul, dispariția vaselor care îndrăzneau să se avânte în larg era pusă pe seama monștrilor marini și forțelor

supranaturale. Cu timpul însă, pe măsură ce oceanele au început să-și dezvăluie secretele, naufragiile au determinat căutarea unor cauze mai apropiate de realitate: imperfecțiuni constructive, greșeli de navigație, furtuni, pirați.

În lunga istorie a călătoriilor maritime rămân însă suficiente cazuri enigmatice, cărora, cu toate eforturile depuse, nu li s-a găsit nici o explicație care să reziste timpului.

În 1840 a dispărut fără urmă velierul cu trei catarge britanic Britomar, de 1.864 tone, transportând o încărcătură de nisip aurifer din Australia în Tasmania. Nava avea un echipaj de 108 marinari și, datorită mărfurilor de obicei foarte valoroase care i se încredințau, era dotată cu zece tunuri și două mortiere. A fost văzută ultima oară intrând în Strâmtoarea Bass și trecând pe lângă Insula King. Vremea era frumoasă și sezonul furtunilor avea să înceapă abia peste trei luni. Dar Britomar și echipajul său n-au mai ajuns niciodată la destinație.

Un incident asemănător îl constituie dispariția expediției conduse de John Franklin. Finanțată de guvernul englez și dispunând de navele Erebus și Tenor (cu 148 de oameni la bord), expediția a început în 1845 și avea ca obiectiv găsirea căii maritime spre China trecând prin zona nordică a continentului american. Navele erau dotate special pentru explorări polare și participaseră (având aceleași echipaje la bord) la călătoriile efectuate între 1840 și 1843 de exploratorul englez James Ross, pentru cercetarea continentului antarctic. Ultimele vesti de la expediția Franklin au parvenit în 1847 din zona insulei canadiene Victoria, după care, oameni și vase au dispărut fără a lăsa vreo urmă. S-a considerat că navele au fost fie prinse de ghețuri și sfărâmate, fie s-a produs o coliziune între ele și, în ambele cazuri, echipajele au pierit în accident sau mai târziu, din cauza extenuării produse de frig și foame. Dată fiind calitatea deosebită a navelor și a marinarilor, ipotezele menționate prezintă însă mai multe semne de întrebare. Șir John Franklin (1786-1847?), amiral englez având la activ numeroase expediții de cercetare în regiunea arctică (Arhipelagul Svălbard, Golful Hudson), deținea o bogată experiență în domeniul navigației polare (între anii 1824 și 1826 el a explorat cu succes cursul fluviului canadian Mackenzie, până la vărsarea în Oceanul înghețat). Erebus și Tenor fuseseră special construite și dotate pentru cercetări polare, având carenele întărite cu foi de cupru și prova înzestrată cu un pinten de oțel pentru spargerea gheții. Vasele și echipajele dovediseră calități deosebite în timpul expediției britanice a amiralului Șir James Clarke Ross în Antarctica (1840), soldată cu descoperirea Marii Bariere de Gheață Ross, a Țării Victoria, a Vulcanilor Erebus și Terror, a Polului Sud Magnetic și a Insulelor Franklin. Lista proviziilor și echipamentului, păstrată în arhivele Royal Navy, dovedește că această călătorie era mai bine pregătită decât toate cele anterioare ei. Și totuși, navele au dispărut fără urmă.

Naufragii în dimensiuni paralele 41

Faptul este surprinzător, căci, deși expediții polare cu final dramatic au fost numeroase în secolul al XIX-lea, întotdeauna s-au găsit indicii asupra împrejurărilor tragicelor incidente. Astfel, în 1880, expediția condusă de americanul De Long și ambarcată pe nava Jeanette a început o călătorie pornind din Săn Francisco și având drept obiectiv atingerea Polului Nord, trecând prin Strâmtoarea Bering. Vasul a fost însă blocat de ghețuri, purtat în derivă și, după trei luni, sfărâmat. Cei aflați la bord au reușit să se salve/e coborând pe o banchiză, dar, până la urmă, au pierit în desertul de gheață, majoritatea dispărând în crevase și canale. La 3 ani de la acest sfârșit (1883), atunci când toată lumea uitase de Jeanette, în Groenlanda sunt găsite pe un bloc de gheață plutitor lucruri care aparținuseră lui De Long, inclusiv jurnalul de bord al navei.

Această întâmplare nu face decât să adauge noi semne de întrebare privind vasele Erebus și Tenor, din care, cu toate cercetările intense, nu s-a găsit nici o rămășiță. Mai mult, cei care au încercat să urmărească traseul lui Franklin au sfârșit împărtășindu-i soarta. Plecat în căutarea amiralului englez în 1852, Joseph Rene Bellot (1826-1853), explorator francez care avea la activ două expediții arctice și prioritatea cercetării Madagascarului, dispare în aceleași condiții misterioase și în aceeași zonă din apropierea Insulei Victoria. Cu toate eforturile făcute, nici din această expediție nu a mai fost găsită vreo urmă care să permită stabilirea cauzelor dispariției.

Este binecunoscut faptul că, până la sfârșitul secolului al XVIII-lea, vasele ce străbăteau mările și oceanele lumii erau amenințate de atacurile piraterești. Dar este greu de presupus că traseul ales de Franklin ar fi putut prezenta un cât de mic interes pentru astfel de atacuri, în orice secol și cu atât mai puțin în 1845, când trecuseră cinci decenii de la stârpirea piraților din Atlanticul de Nord de către Royal Navy. Rămân de analizat alte două ipoteze: izbucnirea unui incendiu la bord sau a unei molime cu efecte mortale pentru toți membrii echipajelor. Nu trebuie uitat însă că, deși este vorba de anul 1845, atât medicina, cât și tehnica navală cunoscuseră progrese importante. Or, dată fiind misiunea încredințată, Erebus și Tenor erau echipate astfel încât să facă față acestor situații-limită. În plus, probabilitatea ca un incendiu sau o molimă să izbucnească fulgerător pe DOUĂ nave simultan, și cu atâta forță încât să aibă drept consecință dispariția oricăror indicii, este prea redusă pentru a merita să fie luată în considerare.

Există o mărturie, cea a echipajului și căpitanului bricului canadian Renovation, care, la 6 aprilie 1851 ar fi văzut, încastrate într-un gigantic ghețar ce plutea în derivă prin Strâmtoarea Melville, două corăbii asemănătoare cu Erebus și Tenor. Dar, cuprinși de o spaimă superstițioasă, cei de pe Renovation s-au îndepărtat cât au putut de repede de uriașa masă de gheață. Oricum, este greu de imaginat modul în care două corăbii lungi de câte 50 m și înalte de 25 m puteau fi complet înghițite de gheață, rămânând în același timp intacte.

La 14 decembrie 1928, navă-școală daneză Kobenhaven a părăsit portul Montevideo (Uruguay), îndreptându-se spre Europa. Era un vas relativ mare

(3.800 de tone), echipat cu mijloace de propulsie și comunicație moderne (inclusiv cu telegrafie fără fir și un emițător-receptor radio în fonie) și avea la bord un echipaj bine antrenat (50 de elevi ofițeri ai marinei de război daneze și ofițerii instructori). Nava fusese verificată cu atenție în Danemarca înainte de această călătorie, la sfârșitul căreia elevii ofițeri urmau să-și încheie ciclul de instruire pe mare și să fie trimiși pe alte vase de război. Dar Kobenhaven a dispărut în Atlantic făcând un mesaj S. O. S. și fără să lase vreo urmă, neputându-se stabili nici măcar locul aproximativ al naufragiului ("Lloyd's Weekly Casualty Reports, 1929").

Vasele de suprafață nu dețin monopolul disparițiilor neelucidate, începând chiar cu perioada de pionierat (anii 1880-1900), submarine britanice, americane, franceze, ruse, germane, italiene și japoneze au dispărut și continuă să dispară și astăzi, în condiții nu întotdeauna explicabile.

Desigur, pierderea unui submarin pe timp de război nu înseamnă neapărat un mister, iar în majoritatea cazurilor condițiile în care s-a petrecut aceasta sunt cunoscute. Există însă și incidente mai neobișnuite, cum a fost cel al submarinului polonez Orzel, al cărui echipaj, după izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial, a luptat cu eroism împotriva Kriegsmarinei, rămânând, la sfârșitul lui septembrie 1939, împreună cu nava-soră Wilk, Naufragii în dimensiuni paralele

Submarinul Orzel lansat la apă în 1938 (arhiva autorului): tonaj -1.100 tldw la suprafață și 1.473 tldw în imersiune; dimensiuni – 84 m x 6,7 m x 4 m; echipaj -56 oameni; rază de acțiune -13.300 km; viteză -15 noduri la suprafață și 8 noduri în imersiune; armament -12 tuburi lans-torpilor de 550 mm + un tun de 105 mm.

Ultimele unități combatante ale forțelor navale poloneze. Marina și aviația germană anunțaseră de trei ori scufundarea lui: la 5, 7 și 8 septembrie, dar Orzel reușise să se strecoare din Baltica în Marea Nordului, ajungând la 14 octombrie în Marea Britanic, încadrat în Royal Navy, submarinul polonez a torpilat, la 8 aprilie 1940, un transportor și marele pachebot german Rio de Janeiro, care se îndreptau spre apele Norvegiei pline cu trupe, comandantul lui Orzel (locotenent-comandorul Grudzinski) fiind primul care i-a avertizat pe aliați de iminența agresiunii naziste împotriva acestei țări. Construit în Olanda, Orzel era o navă excelentă și a luat parte la crâncenele bătălii aeronavale din largul coastelor norvegiene, apoi a fost trimis, la sfârșitul lunii mai 1940, într-o patrulare de rutină din care nu s-a mai întors niciodată. De data aceasta însă, nici o unitate aero sau navală germană nu și-a arogat meritul de a fi scufundat vasul polonez.

În lipsa unor informații certe, a fost emisă ipoteza conform căreia Orzel fusese scufundat din greșală de nava olandeză pe care trebuia s-o întâlnească în apropiere de Hellgoland. La 4 iunie 1940 vasul olandez a anunțat distrugerea unui submarin german, dar arhivele Kriegsmarinei nu menționează pierderea vreunui U-BOOT la acea dată, deci este posibil ca olandezii să se fi înșelat și să fi scufundat submarinul polonez dintr-o tragică eroare, însă marinarii olandezi

văzuseră doar pete de ulei apărând la suprafață după exploziile grenadelor submarine, procedeu des folosit de comandanții de submersibile pentru a scăpa de urmăritori simulând pieirea navei; nu este imposibil ca unul din cele patru submarine germane care au acostat la baza din Hellgoland între 3 și 5 iunie 1940 să se fi strecurat astfel, înșelându-i pe olandezi.

S-a mai sugerat că Orzel ar fi pierit pe 8 iunie 1940, în barajul de mine britanice din apele norvegiene, dar și această ipoteză este inconsistentă, deoarece comandantul Grudzinski primise harta câmpurilor minate de la Royal Navy. Așa că soarta lui Orzel va rămâne, probabil, pentru totdeauna necunoscută.

În volumul său "Spre victorie" (Editura Militară, Moscova, 1975), amiralul N. G. Kuznețov menționează pierderea submarinului sovietic V-1 (fostul submersibil Ursula, cedat de britanici rușilor în cadrul ajutorului militar naval al Aliatilor către URSS), al cărui echipaj era format din oameni excelenți, în frunte cu LI. Fisanovici, un cunoscut comandant de submarine din Marea Nordului. Cauzele nu sunt elucidate nici astăzi.

Într-adevăr, nici Kriegsmarine, nici Luftwaffe nu au raportat scufundarea vreunui submarin sovietic sau britanic în acea perioadă, așa că nimeni nu știe ce s-a întâmplat cu V-1, navă atent verificată de Comisia britano-sovietică la Scapă Flow și având un echipaj de veterani bine instruiți. Ipoteza că a fost distrus de o defecțiune tehnică sau de o explozie a torpilelor aflate la bord nu poate fi acceptată, datorită atât reviziei tehnice generale de dată recentă, cât și calității deosebite a căpitanului și echipajului. De asemenea, ipoteza unui naufragiu provocat de furtună nu se dovedește nici ea mai bună, căci submarinele escadrei primiseră ordin să navigheze în imersiune cât mai mult posibil, tocmai pentru a rămâne în zona liniștită a oceanului (sub 20 m adâncime).

Submarinele de tip Ursula erau dotate cu ASDIC (sonar) modern, având posibilitatea de a determina cu precizie poziția escadrei de suprafață și a celorlalte submersibile, ceea ce exclude ipoteza unei coliziuni accidentale sau a unei torpilări (din eroare) de către una din navele britanice sau sovietice (după cum relatează amiralul N. G. Kuznețov, escadra sovietică fusese inclusă într-un convoi de nave militare și comerciale engleze care transportau ajutoare pentru Uniunea Sovietică).

Naufragii în dimensiuni paralele

Două din submarinele britanice care au fost cedate rușilor în 1944. Ursula (în prim-plan) și Sunfish (în plan secund). Echipajele rusești au urmat un curs de șase luni de antrenament în baza Royal Navy de la Scapă Flow și beneficiau de comandanți de excepție (arhivele Imperial War Museum).

Fără îndoială însă, unul dintre cele mai stranii cazuri de dispariție pe mare este cel al cuirasatului São-Paulo.

Istoria acestui vas a fost plină de neprevăzut și aventură. Inițial proiectat în anii 1902-1903, ca răspuns la flota tot mai amenințătoare construită de Chile, lipsa fondurilor i-a întârziat intrarea în lucru până la apariția primei

nave de linie cu adevărat moderne (Dreadnought, lansată la apă de Royal Navy în 1906), care, dintr-o dată, a redus toate tipurile de cuirasate dinaintea ei la niște carcase de fier fără valoare combativă. Marina braziliană a înțeles rapid situația. Anulând orice program de construcție aflat în derulare, și-a concentrat eforturile financiare pentru achiziționarea a două splendide cuirasate moderne de aceeași clasă, São-Paulo și Minas Gerais.

Realizate în Marea Britanic între 1908-1910, navele au rămas în istorie ca primele de asemenea mărime construite pentru o țară care nu era o putere maritimă majoră. Ele au asigurat supremația flotei braziliene în apele sud-americe și au fost oferite (după intrarea Braziliei în război contra Puterilor Centrale) ca întăriri pentru British Grand Fleet în 1917 și apoi pentru flota italiană din Mediterana, care lupta contra flotei austriece cu baza la Pola. Dar, în ambele cazuri, oferta a fost respinsă pentru că navele braziliene consumau prea mult combustibil și nici britanicii, nici italienii nu îl puteau asigura în cantități suficiente. Așa că, între 1917 și 1919, cele două cuirasate au patruleat în Atlanticul de Sud, distrugând doar câteva nave-corsar germane de mic tonaj.

Ambele au fost modernizate extensiv în 1923 în SUA și apoi, între 1934-1937, în Brazilia. Cel de-al Doilea Război Mondial le-a găsit gata de luptă și au participat la acțiuni în Atlanticul de Sud, sufundând din nou câteva cargouri și crucișătoare auxiliare germane.

Dar faptul că Brazilia nu avea portavioane cu care să le protejeze și criza financiară de după război le-a rezervat o soartă tristă celor două nave, încă apte de serviciu activ. Minas Gerais a fost casat și vândut ca fier vechi în 1954. Cât despre São-Paulo.



Cuirasatul São-Paulo: echipaj – 900 oameni; tonaj – 21.540 tdw; rază de acțiune – 18.000 km; viteză – 21 noduri; dimensiuni – 165,8 m x 25,3 m x 8,5 m; blindaj -229-304 mm; armament – 12 tunuri de 304 mm + 22 tunuri de 120 mm + tunuri AA (arhiva autorului).

Naufragii în dimensiuni paralele

Vândut Portugaliei pentru dezafectare, cuirasatul a fost dus de două remorchere peste ocean, deși motoarele sale erau în perfectă stare, în noaptea de 3 spre 4 octombrie 1951, cele trei nave se aflau la sud-vest de Insulele Azore. Oceanul era agitat, cu valuri stârnite de un vânt puternic, ce nu reușea să risipească negura. Unul din remorchere avea probleme la un motor și a desprins cablul de tracțiune, în zori însă, echipajele au constatat că remorcherele navigau singure pe marea care se liniștise, rămânând, ca și văzduhul, mohorâtă.

Chemate în ajutor, avioane, hidroavioane și nave de patrulare engleze și portugheze au cercetat o zonă de peste 3.000 km² fără să găsească nici o urmă a cuirasatului, dispărut cu cei 8 oameni de cart la bordul său. Deși nava era

într-o condiție bună la plecarea din Brazilia, deși avea o stație radio foarte puternică și radare performante pentru acea perioadă, nu s-a primit nici un S. O. S., nici un semnal de alarmă.

Printre rapoartele piloților englezi care au participat la operațiunile de salvare se găsesc însă mențiuni interesante. Astfel, în noaptea de 4 spre 5 octombrie au fost zărite "lumini fugare a căror proveniență nu a putut fi stabilită", în dimineața de 5 octombrie, un hidroavion britanic și un aparat de patrulare anti-submarin portughez au raportat existența unor ciudate forme și mase de un gri întunecat deplasându-se la suprafața mării, dar, până să coboare la ele, acestea au dispărut în negura persistentă. Pe data de 10 octombrie, cercetările au fost sistate, considerându-se – fără nici un motiv logic – că São-Paulo se scufundase.

Era ca și cum bătrânul cuirasat decisese să nu accepte soarta umilitoare a tuturor marilor nave de linie din întreaga lume (casate între 1950 și 1970) și să plece în Necunoscut, luându-i cu sine pe cei opt marinari care i-au împărtășit soarta întru Veșnicie.

ECHIPAJE SPECTRALE

A

Desea, nave, submarine și avioane dispar în imensitatea Oceanului Planetar ori a celui alt ocean, cel al văzduhului mereu zbuciumat, mereu schimbător.

Dar, uneori, unele se întorc. Purtându-și echipajele moarte, rămase la posturile de luptă sau de manevră, într-o încrâncenată și înfricoșătoare loialitate față de nava sau avionul care le-a fost adăpost, casă și sanctuar înainte de a le deveni locul veșnicei neodihne.

Nimeni nu a putut afla vreodată de ce. Și nimeni nu s-a încumetat să încerce măcar a înțelege. * În iulie 1835, fregata britanică H. M. S. Vigilante, o navă cu 40 de tunuri, naviga în apropierea Azorelor, pe o vreme mohorâtă, cu vânt puternic și valuri înalte. La ora 18,30 p.m., căpitanul Kingsley a fost chemat pe punte de secund, prim-locotenentul de marină Sears. Acesta, ca și restul echipajului, părea într-o stare de neliniște aproape irațională. Ajungând lângă timonă, căpitanul a înțeles imediat cauza.

La doar câteva sute de metri de fregată, o imensă navă de linie cu trei catarge și patru punți, despica maiestuos talazurile îndreptându-se în direcție opusă. Iată descrierea din jurnalul de bord al H. M. S. Vigilante: "Era enormă, având peste 100 m lungime și poate 50-60 m înălțime. Am estimat-o ca fiind de 2-3 ori mai mare decât nava noastră. Am numărat peste 150 de tunuri lungi, cu țevile lucind roșu-verzui. Vasul fusese vopsit în întregime roșcat, ca rugina, până și pânzele îi păreau sângerii – dar poate că era doar efectul razelor apusului, strecurându-se printre nori. Nu avea nici un steag, nici un fanion, nici un nume pe bordaj. Statuia de provă se asemăna cu un rechin uriaș sau un alt monstru marin similar, având botul căscat (.).

Am trecut la 500 m de nava străină, care naviga mai rapid decât noi, cu toate pânzele ridicate. Și am auzit exclamația lui Mahonny (timonierul – n.a.):

— Priviți, a îngăimat. Acolo, sus.

R t l

Echipaje spectrale 49

La tunurile de pe puntea întâia, pe catargul cel mare și pe artimon (catargul de la pupă – n.a.) erau oameni. Ne priveau neclintiți, fără o mișcare, fără un gest. Am luat ocheanul și, deslușindu-le fețele, am priceput de ce păreau privirile acelea atât de fixe: nu mai aveau ochi de mult, pescărușii le mâncaseră unora chiar jumătate din chip.

Erau toți morți.

Vasul s-a îndepărtat, pierzându-se în zare și mi s-a părut că în castelul de la pupa, în spatele ferestrelor, ardeau lumini, însă cred că nu erau decât lucirile ultimelor raze de soare pe sticlă (.).

Întâlnirea a avut loc la 39° latitudine nordică și 30°44' longitudine vestică".

Este cu neputință de identificat uriașul velier. Între anii 1780-1805, cele mai mari nave de linie din lume erau: Santissima Trinidad (Spania, 136 de tunuri, scufundată la Trafalgar, în 1805), L'Orient (Franța, 128 de tunuri, scufundată la Abukir, în 1798) și Victory (Marea Britanic, 124 de tunuri, care, în 1835, era în Mediterana). Nici o putere navală nu mai construia nave cu patru punți în 1835, când se anunța deja propulsia mixtă vele-abur și numărul de tunuri era redus, fiind în schimb crescut calibrul lor.

De unde venea strania navă și cum îi pierise echipajul?

Nimeni nu va ști vreodată, dar, inspirat de știrile publicate în ziarele engleze, franceze și reluate de cele americane, Edgar Allan Poe (1809-1849) a încercat să dea un răspuns, în stilul său inconfundabil, scriind "The Adventures of Arthur Cordon Pym" (1837).

Iar întâlnirea din 1835 n-a rămas singulară.

În 1890, clipperul britanic Marlborough părăsea Noua Zeelandă îndreptându-se spre Marea Britanic. Era un vas reprezentativ pentru faimoasa clasă care a atins apogeul artei construcției de nave comerciale cu pânze. Clipperele britanice, cunoscute în întreaga lume ca simboluri ale calității șantierelor navale din Anglia și Scoția, dar și ale măiestriei și curajului unor marinari de excepție, atingeau o viteză remarcabilă pentru o navă fără motor: 18-22 de noduri în cazul vânturilor favorabile. Apărute la începutul secolului al XIX-lea, tonajul lor varia între 500 și 4.000 tone, aveau 5-6 etaje de vele (a căror suprafață activă depășea uneori 4.000 m²) și echipaje de 20-200 de

Clipperul Marlborough în 1884, la două luni după lansare (gravură de epocă – arhiva autorului).

Echipaje spectrale 51 oameni. Când urmau rute nesigure, expuse încă atacurilor piraterești, vasele de acest tip erau înarmate cu 2-12 tunuri cu țeava lungă, destinate luptei la distanță, căci, datorită vitezei și manevrabilității lor ieșite din comun, dipperle reușeau să se țină departe de atacatori.

Nava Marlborough nu a mai ajuns niciodată la destinație. Nu s-a putut afla nimic despre soarta ei și vasele britanice care au căutat-o în Oceanul

Pacific s-au întors fără vreun rezultat, astfel încât societatea "Lloyd" a tre-cut-o în registrele sale ca "Missing at Sea" – "Pierdută în largul mării" ("Lloyd's Weekly Casualty Reports, 1890").

Abia în 1913, echipajul unei baleniere americane observa în apropierea coastelor Insulei Georgia de Sud (Marea Antilelor Sudice din Oceanul Atlantic) o corabie care părea ancorată, având însă toate pânzele ridicate, ceea ce nu era normal. Baleniera s-a apropiat și, ajunși la câțiva metri, marinarii au putut citi pe bordajul putrezit numele navei necunoscute: Marlborough. La strigătul căpitanului, toți au ridicat privirile, tresărind înfiorați – pe puntea plină de mucegai, lângă cele șase tunuri, pe catarge și la roata cârmei, se aflau încremenite în cele mai diverse poziții douăzeci de schelete pe care fluturau încă zdrențele hainelor marinărești ("Lloyd's Register. Wreck Returns 1912-1914").

Nimeni nu a putut afla vreodată motivul morții aparent fulgerătoare a echipajului de pe Marlborough. Clipperul nu prezenta urme de luptă și nu fusese nici măcar avariat de furtună, deși navigase în derivă timp de 23 de ani, după cum dovedeau mucegaiul și degradarea lemnului aflat în permanent contact cu apa sărată. Registrele "Lloyd" consemnează doar descoperirea navei și stadiul în care se afla, dar nici ele, nici ziarul londonez "Times" (care a relatat incidentul) nu oferă vreo ipoteză privitoare la această enigmă. S-a sugerat că echipajul a pierit otrăvit de un aliment alterat sau în urma unei epidemii de holeră, însă este greu de presupus că toți oamenii au căzut în același moment, surprinși în timpul unor activități cotidiene, în mod normal, moartea trebuia să-i secere pe rând; primele victime ar fi fost înmormântate în mare, conform tradiției marinărești, iar ultimele ar fi căzut în cabine ori în cală, dar în nici un caz lângă catarge sau tunuri. Dacă vasul era atacat de pirați, s-ar fi găsit urme de luptă și este dificil de înțeles motivul pentru care, după uciderea echipajului, pirații nu au păstrat nava. Pare anevoie de crezut faptul că toți marinarii au fost răniți atât de grav încât, deși clipperul reușise să-și lase în urmă agresorii, cei douăzeci de oameni au murit până la unul pe punte, rămânând la posturi asemenea echipajului de pe "Olandezul Zburător".

Navele maritime nu au în exclusivitate privilegiul de a rătăci în veșnicie cu echipajele înghețate la posturii[^] de onoare ale ultimului drum, poate ale ultimei bătălii.

În 1939, un bombardier american B 17 a decolat de la baza aeronavală a US Navy din Sân Diego (California – SUA) și s-a îndreptat spre Honolulu (Hawaii). Era un zbor de rutină, întreprins în condiții meteo foarte bune, iar înregistrările comunicărilor radio cu baza denotă excelenta stare de spirit a echipajului. Brusc, la trei ore de la decolare, turnul de control a recepționat câteva semnale de alarmă discontinue, apoi legătura s-a întrerupt definitiv. După alte câteva ore, spre surpriza tuturor, avionul a reapărut deasupra aeroportului din Sân Diego și, fără nici un semnal preventiv, a aterizat pe pista principală. Din exterior, aparatul părea intact, însă când echipa de intervenție a pătruns în fuselaj, oamenii s-au trezit în fata unui spectacol cutremurător:

trupurile contorsionate și neînsuflețite ale membrilor echipajului zăceau pe jos și un miros greu de suportat umplea carlinga. Singurul aviator ce rezistase îndeajuns pentru a readuce avionul la bază fusese copi-lotul, dar imediat după aterizare a intrat în comă și a murit după șapte ore, fără să-și mai revină pentru a putea ajuta la elucidarea incidentului. Comisia de anchetă a constatat că toate cadavrele purtau răni înfiorătoare, a căror natură nu a putut fi însă precis determinată în cursul autopsiilor; raportul s-a mărginit să le califice drept "arsuri profunde produse de o sursă indirectă de căldură radiantă".

În 1939, distanța California – Hawaii era acoperită în aproximativ 14-20 de ore de zbor (în funcție de tipul avionului), astfel încât, pentru a economisi benzină, se scotea din aparat tot ceea ce-i putea încetini deplasarea: blindajul, muniția și bombele, iar armamentul de bord (tunuri, mitraliere) era demontat sau protejat cu lubrifianți și fără încărcătoare. Astfel, avioanele parcurgeau traseul practic dezarmate, cu excepția armelor aflate asupra personalului navigant. Ancheta a stabilit însă că pistoalele echipajului erau

Echipaje spectrale

Bombardierul cvadrimotor Boeing B 17 Flying Fortress în trei variante, de sus în jos: B17 C (1938-1940), B17 F (1942-1943) și B17 G (1944-1945) – arhiva autorului.

Aproape 13.000 de aparate de tipurile A-G au fost construite, constituind coloana vertebrală a US Air Force Bomber Fleet. Performanțele lor erau excelente: viteză – 486-523 km/h; plafon – 10.850-11.430 m; rază de acțiune – 2.897-7.113 km; armament – 9-13 mitraliere de 7,62-12,7 mm + 4.761-7.983 kg bombe.

Golite, tuburile cartușelor fiind împrăștiate prin carlingă. Nu a fost descoperită nici o gaură provocată de gloanțe sau schije în fuselaj sau în corpurile aviatorilor morți. S-a constatat însă că toată aparatura de bord, de la compas și altimetru până la stația radio și litrometru, era dereglată iremediabil, astfel încât rămâne un mister modul în care aviatorul» m agonie a reușit să găsească drumul spre bază. Cercetările întreprinse de US Navy nu au dus decât la un singur rezultat: toate datele referitoare la cazul anchetat au fost grupate într-un dosar, devenit imediat "strict secret". Au trebuit să treacă aproape 30 de ani pentru ca doi ziariști americani să reușească obținerea, cu mare dificultate, a unor informații ce le-au permis reconstituirea neobișnuitei întâmplări. Principalele ipoteze furnizate de USAF ("incendiu la bord" sau "fulger global") sunt atât de slab argumentate, încât chiar anchetatorii le acordă o foarte scăzută cote de credibilitate. Investigațiile au stabilit, fără a lăsa nici o posibilitate de dubiu, că în avion nu existau urme de incendiu, fuselajul nu fusese lovit de trăsnet, iar eventuala prezență a fulgerului global nu clarifică în nici un fel motivul pentru care aviatorii își folosiseră pistoalele, mai ales că, în carlingă, NU a fost descoperit niciunul din gloanțele trase, după cum relatează ziarul "New York Times" în 1968.

Chiar dacă s-au depus eforturi importante pentru elucidarea acestui caz, izbucnirea, la scurt timp după întâmplare, a celui de-al Doilea Război Mondial a dus la clasarea definitivă a dosarului "Sân Diego".

Iar întrebările. Sunt doar expresia neputinței noastre de a ne uita (sau accepta) temerile și neliniștea.

EXPLORATORI DIN ALTE LUMI

Locuitorii Tărâmului Interzis Vizitatorii din Neștiut Navigatorii Infinitului
LOCUITORII TĂRĂMULUI INTERZIS

I

Poteza unei lumi subterane locuite este infirmată de tot ceea ce știm despre structura scoarței terestre. Desigur, sisteme carstice uriașe există ("Peștera Mamutului" din statul nord-american Kentucky are o lungime explorată de peste 300 km), dar ele nu pot adăposti o civilizație despre care noi nu cunoaștem nimic.

Totuși, nu trebuie uitate cazurile misterioase ale piticilor subpământeni semnalati între secolele al VH-lea și al XIV-lea în Europa și cele două Americi. Pe vremea aceea nu se cunoștea în Europa (și cu atât mai puțin în America) faptul că în Africa sunt pigmei, căci, deși aceștia fuseseră descoperiți de egipteni și aduși în Italia de către romani, tezaurul cultural al Antichității zăcea îngropat sub lespezile uitării și obscurantismului, de unde avea să-l scoată la lumină abia Renașterea. Cu toate acestea, legendele triburilor de indieni din America de Nord, Centrală și de Sud, saga-urile scandinave, mitologiile saxone, slave, gale, scoțiene, irlandeze și în special vechile tradiții celte amintesc despre existența gnomilor (omuleți cu înălțimea maximă de 80-100 cm) care trăiesc într-o lume subterană, sunt harnici și cunosc procedee deosebit de avansate de extragere și prelucrare a metalelor. Pentru Evul Mediu Timpuriu, făurarii piticilor erau ceea ce fuseseră ucenicii lui Hefaistos (ciclopul) pentru grecii antici, adică perfecțiunea de neatins în metalurgie. Toți eroii acelei perioade, de la Beowulf și Arthur până la Siegfried și Tristan, aveau arme, scuturi sau armuri lucrate de piticii subpământeni.

Robert of Lockseley, mai cunoscut sub numele de Robin Hood, proscrisul a cărui faimă o depășește pe cea a Regelui Arthur sau a lui Șir Lancelot of the Lake, a fost însă, după cum au stabilit cercetările istoricilor britanici, un personaj real. Deși există dispute asupra rangului său (yeoman – "om liber" sau gentry, mic nobil de țară), se știe că acest bărbat curajos a luptat timp de aproape trei decenii în frământata Anglie de sub Richard Inimă de Leu și Ioan Fără de Țară pentru libertate și dreptate socială, împotriva privilegiilor mereu ascendente ale marii nobilimi și înaltelor autorități eclesiastice. Participarea sa la revolta baronilor ridicați împotriva lui Ioan Fără de

Locuitorii Tărâmului Interzis

Piticii făurari din Legendele Nibelungilor (gravură germană din secolul al XIX-lea – arhiva autorului).

Țară înainte și după obținerea "Magnei Charta Libertatum" (1215), ca și titlul de scutier regal cu care l-a investit Richard Inimă de Leu sunt

recunoscute ca reale, iar stejarul din Sherwood a devenit un monument național. Or, dacă legendele despre "vesela ceată" s-au dovedit adevărate, atunci este posibil ca dintre oamenii lui Robin Hood să fi făcut parte nu numai Little John, Friar Tuck, Alan a Dale sau Will The Archer, ci și gnomii Hob și Ket. Aceștia se numărau printre ultimii reprezentanți ai poporului de oameni mici de stat ce trăiau în peșteri și tuneluri subterane în Anglia înainte de venirea succesivă a celților, romanilor, saxonilor și normanzilor, sau cel puțin așa susțin toate vechile legende din insulele britanice.

Dar mărturii despre "piticii de sub pământ" apar și în alte zone ale Europei, în anul 1138, călugării unei mănăstiri din Germania de Sud au dat peste un pitic negru care se ascundea în pivnița lor de alimente. Nu vorbea nici o limbă, refuzând să comunice, chiar și prin semne. Exasperați, călugării l-au dus înapoi în pivniță, ca să vadă ce va face. Lăsat liber, piticul s-a repezit la zidul dinspre apus, a scos o piatră și a dispărut în tunelul din spatele ei. Totul se petrecuse atât de repede, încât nimeni nu a avut timp să-l oprească, iar gaura era prea îngustă pentru ca un om de statură normală să poată intra în ea, fie și târâș. Speriați, cei din mănăstire au zidit tunelul, iar faptul ar fi fost dat uitării dacă nu rămânea notat în cronica scrisă de unul dintre călugări.

Între secolele al XH-lea și al XIV-lea, o serie de cronicari și erudiți, cum ar fi englezul Roger Bacon sau francezii Geoffroy de Villehardouin și Guillaume de Machaut, menționează că în sudul Franței, pe la 1240, a trăit și a luptat un cavaler rătăcitor absolut neobișnuit. Foarte înalt (pentru acele timpuri, când statura medie a adulților era de 1,45 m), cu plete lungi și negre, cu "chip de o frumusețe nepământească", ciudatul tânăr, care vorbea curent câteva limbi europene contemporane lui, dar și latina, lupta întotdeauna de partea celor slabi sau nedreptățiți. Era însoțit de doi "pitici", de fapt niște bărbați tineri, ce păreau foarte bine proporționați, dar a căror înălțime era doar de 1 m. Cei doi aveau chipuri ciudate, cu ochii oblici – s-ar putea crede că era vorba despre asiatici (în acea perioadă, invazia mongolă se apropia vertiginos de Europa Centrală), însă culoarea pielii "piticilor" era de un ciudat albastru-vinețiu.

Cronicile povestesc o serie de strălucite fapte de arme ale neobișnuitului trio, care ajunsese cunoscut în Franța, Spania și chiar Imperiul German. Odiseea lor a durat aproape douăzeci de ani, ducându-i de la Rin la Firmei și de la Atlantic la Mediterana, până când, la asediul unui castel din Burgundia, cavalerul cel înalt (pe care cronicile îl numesc după singurul cuvânt gravat pe scutul său, ce-i ținea loc și de blazon, "Noche" – "noapte" în limba spaniolă) a fost rănit grav. Doctorii veniți în cortul său au constatat cu stupeoare că faimosul războinic era. O femeie!

Rana nu a putut fi închisă și, simțind că i se apropie sfârșitul, frumoasa necunoscută le-a cerut scutierilor să o poarte într-un loc numai de ei știut. De atunci, orice referire la cei trei dispăre din cronică.

Istoricii moderni au refuzat să admită veridicitatea relatărilor despre cavalerul "Noche". Aceasta deoarece Franța a avut o singură femeie-luptătoare în perioada medievală, Jeanne d'Arc și nici pe ea nu a tratat-o prea bine. Un al

doilea personaj similar, anterior "Fecioarei din Orleans", ba chiar războinic de profesie și însoțit de doi "omuleți albaștri" ar fi fost prea mult!

Iată însă că, în septembrie 2000, câțiva tineri arheologi care efectuau săpături în ruinele unei abații de lângă orașul Beziers (Languedoc) au găsit un sarcofag de piatră perfect conservat, în ceea ce fuseseră niște cripte ascunse sub temelia capelei, înăuntru odihnea un schelet în armură completă, Locuitorii Tărâmului Interzis

Armură occidentală folosită la începutul sec. XIV. Asemenea echipament, cântărind până la 30 kg cu sabie și scut, a purtat vreme de două decenii necunoscuta pe care cronicile o numesc "Cavalerul Noche" (arhiva autorului).

Cu coif și sabie lungă (broadsword). Spre stupoarea tuturor, scheletul (vechi de șapte secole și jumătate) aparținea unei femei de vreo 40 de ani, înaltă de 1,82 m și, după cele câteva șuvițe de păr rămase în coif, brunetă, în afara armurii și a cămășii de zale, femeia nu avea nici un alt veșmânt sau podoabă. Pe sarcofag nu scria nimic, însă în aceeași criptă fuseseră înmormântați doi bărbați de o vârstă nedefinită, cu arme și pieptare de zale. Erau înalți de 1,05 m, iar craniile lor păstrau caractere mixte, euro-asiatice. Femeia-cavaler și cei doi credincioși scutieri ai săi dormeau somnul de veci alături, înfruntând împreună eternitatea, așa cum înfruntaseră împreună viața într-o lume care nu tolera excepțiile mai mult decât cea de astăzi.

Din secolul al XIV-lea, mărturiile despre pitici apar din ce în ce mai rar în Europa. Fapt deloc surprinzător, căci Inchiziția avea grijă ca oricine sau orice părea cât de cât suspect să cadă în ghearele ei de foc, așa încât nimeni nu s-ar fi aventurat să povestească întâlnirea sa cu un omuleț negricios, dacă nu voia să sfârșească pe rug. Ar fi fost ușor de presupus că o eventuală populație de statură foarte mică a existat în Europa (mai ales că romanii îi menționează prezența în Germania, Anglia, Elveția și Nordul Franței), fiind masacrată apoi în Evul Mediu. Dar în acest caz trebuiau să fie descoperite un număr relativ important de schelete pitice care să ateste prezența unei astfel de grupe umane, or așa ceva nu s-a întâmplat.

Cine erau ciudații "little people" din Occidentul antic și medieval?

VIZITATORI DIN NEȘTIUT

I

Storia nu consemnează doar grupuri humanoide sau populații strănii. De patru milenii, mărturiile scrise, operele de artă ori tradițiile orale de pe trei continente (Asia, Europa și America) afirmă apariția sporadică a unor indivizi care, deși oameni în aparență, prezentau destule diferențe anatomice și de comportament față de specia Homo sapiens sau de popoarele în mijlocul cărora se iviseră în mod absolut inexplicabil.

Un astfel de incident s-a întâmplat în secolul al XVI-lea, implicând o misterioasă femeie "agent-secret" și două capete încoronate ce și-au lăsat amprenta de neșters asupra națiunilor pe care le-au condus.

Elizabeth I Tudor și Ivan IV Vassilievici. Este aproape cu neputință de găsit un contrast mai mare și mai evident între doi oameni. De o parte Regina-

Fecioară, rece, calculată, având o viziune (ce devansa cu trei secole timpul său) asupra unei Anglii care își va baza bogăția și puterea pe comerțul maritim, flotă și instituții financiare moderne (băncile și Bursa). De cealaltă, Țarul rămas în eternitate "cel Groaznic", paranoic, sadic, având evidente tare psihice, care a unit Rusia, scoțând-o definitiv de sub influența tătară doar pentru a-și masacra singur supușii, cu mai multă râvnă și mai nemilos decât o făcuseră hoardele asiatice vreme de trei sute de ani până la el.

Ce aveau în comun acești doi oameni în afara ambiției de a conduce singuri și a veacului în care au trăit (Ivan, 1530-1584, Elizabeth, 1533-1603)?

În primul rând, o ciudată potrivire a destinelor la începutul vieții, care avea să le marcheze întreaga existență. Amândoi au rămas, foarte devreme, orfani. Elizabeth, fiica regelui Henric VIII și a nefericitei Anne Boleyn, își va pierde mama (executată din porunca regelui) la vârsta de trei ani și tatăl la paisprezece, supraviețuind printr-un miracol urii bolnave a surorii ei vitrege, Măria Tudor. Ivan, fiul lui Vassili III și al Elenei Glinski, și-a pierdut tatăl la trei ani și mama (asasinată de marii feudali ruși) la opt, scăpând anevoie de nenumăratele comploturi care l-au amenințat până la vârsta de 17 ani.

Cu o asemenea copilărie și adolescență nu este de mirare că amândoi s-au simțit înconjurați de dușmani. Și unul și celălalt au vrut să conducă autoritar, aducând măreție popoarelor în fruntea cărora îi pusese Soarta. Dar asemănările se opresc aici. Și nu doar pentru că Elizabeth a fost crescută de umanistul englez Roger Asham, care a educat-o în spiritul renaștelist occidental, iar Ivan de către mitropolitul Rusiei, Macarie, ce i-a insuflat misticismul primitiv, vrăjmaș de moarte al rațiunii, tipic ortodoxiei ruse. Diferența este mult mai adâncă, mai esențială. Elizabeth a vrut un viitor pentru Anglia, Ivan n-a fost decât o forță distructivă, care a spulberat cu sălbăcie asiatică tot ce el însuși realizase pentru Rusia.

Elizabeth se va înconjura de oameni valoroși (Cecil, Bacon, Drake, Raleigh, Walsingham), va înființa Compania Levantului (1581) și Compania Indiilor de Est (1600), va finanța călătorii, expediții, corsari și neguțători, va favoriza comerțul maritim, artele, marile descoperiri. Ei i se datorează construcția flotei de război care a înfrânt Invincibila Armada (31 iulie – 8 august 1588), victoria finală din războiul anglo-spaniol (1588-1604), deschiderea Bursei londoneze (Royal Exchange -1571), spargerea monopolului spaniol asupra Americilor de către navigatori și amirali de excepție (Drake, Hawkins, Howard), implicarea activă a Angliei în Mediterana Orientală, India, Asia de Sud-Est și Oceanul Indian.

Ivan organizează și el, administrativ, militar și legislativ, statul rus, modernizându-l pentru prima oară (și ultima până la Petru I cel Mare), înființează un corp de "pușcași" (artilieriști și archebuzieri), faimoșii Strelți, care îi vor aduce victorii importante asupra hanatelor tătare, tributare armamentului și tacticilor perimate. Convoacă în 1549 primul Zemski Sobor (Adunarea Reprezentanților Stărilor: boieri, militari, cler, orășeni, neguțători și meșteșugari, funcționari de stat) și dă, în 1550, un Sudebnic (cod de legi), care

limitează puterea marilor feudali, crescând autoritatea centrală și unificând de fapt țara.

După ce-și ia titlul de Czar (de la Caesar – "împărat"), afirmând astfel deschis pretenția Rusiei de moștenitoare a Imperiului Bizantin, cucerește Hanatul Kazanului (1552) și pe cel al Astrahanului (1556), apoi întregul curs al Volgii, obținând ieșirea la Marea Caspică și controlul între Munții Urali, Peninsula Kola și Harkov.

Succesele armatei sale de 150.000 de oameni (cu 25.000 de archebuze și 500 de tunuri) împotriva unor trupe tătare niciodată mai numeroase de 30.000 de călăreți, ce luptau ca în secolul XIII, cu arcuri și sulite, sunt însă

Vizitatori din Neștiut 63 discutabile și umbrite de masacre oribile (80.000 de civili morți în Kazan, peste 100.000 în Astrahan), amintind de nebunia ucigașă a lui Timur Lenk (Tamerlan, 1336-1405), simbolul barbariei asiatice împotriva căreia Ivan pretindea că se ridicase.

Va urma războiul livonian (1558-1583), în care, căutând să obțină porturi la Baltica și teritorii în zonă, Ivan cucerește Livonia, Estonia, Tartu, Narvă și Polotsk (1558-1560), antagonizând puterile riverane, state moderne, cu armate incomparabil superioare Rusiei în dotare și instruire. O alianță formată din Suedia, Danemarca, Polonia și Lituania îl învinge în bătălie după bătălie, luându-i toate cuceririle și o parte din teritoriile europene ruse (Velikiye Luki, capetele de pod de la Golful Finic).

Dar adevăratul război al lui Ivan nu a fost cu străinii, ci cu propriul său popor. Este fascinantă asemănarea între Ivan IV și Stalin, doi dictatori absoluți, doi tirani setoși de sânge, bolnavi de paranoia, suferind de repetate atacuri cerebrale, hotărâți să croiască "omul nou rus", chiar dacă asta ar fi însemnat anihilarea totală a rușilor. Și, poate nu întâmplător, urmele lăsate de acești doi oameni în gândirea și comportamentul majorității populației vor rămâne aproape la fel de neșters ca un cod genetic. Amândoi s-au bazat pe mediocrități pentru a distruge elitele; amândoi au disprețuit și masacrat j țărani, trupul și sufletul Rusiei. Și totuși, rușii îl numesc și astăzi pe Ivan, "Grozni" ("cel Aspru dar Drept"), iar pe Stalin, "tătucul"., Aparent, Ivan a făcut ce au făcut și Elizabeth sau Regele-Soare: s-a bazat ' pe mica nobilime și pe orășeni pentru a limita puterea marii nobilimi, opusă intereselor unui stat național unitar. Ura lui față de familiile boierești vechi, ' influente, era explicabilă; dar nu și faptul că, alături de trădătorii și complotiștii reali, le executa rudele, împreună cu alte mii de oameni nevinovați. Nici o rațiune politică nu poate justifica tragerea în țeapă a fetițelor de zece ani, fierberea în ulei a nou-născuților, asumarea ca un titlu de glorie perso-nală de către Ivan a o mie de violuri (dintre care patru sute de dezvirginări, ' cum îi plăcea să se laude).

Războiul său împotriva tuturor a fost total: dacă între 1552 și 1558 a masacrat peste 200.000 de tătari, iar în 1562 a ordonat înecarea a 30.000 de f evrei în râul Dvina, în 1570, după asediul orașului Novgorod, care i se ' opunea, a înecat 80.000 de ruși în Râul Volkhov, timp de 5 săptămâni neîni trerupt. Între 1570 și 1580 a ordonat uciderea a peste 30.000 de preoți și călugări,

după ce, în 1560, inaugurase Biserica Sfântul Vasile Blajenâi (cel Preafericit), o capodoperă de arhitectură și artă rusă!

În 1581, Ivan și-a omorât fiul cel mare, crăpându-i capul cu un potir pentru că îndrăznise să-i critice cruzimile; între 1565 și 1580 a organizat la Moscova peste o mie de mari execuții publice în care au pierit (după datele cancelariei sale) 50.838 de oameni! Distracția preferată a țarului era să-și vadă supușii jupuiți de vii sau fierți în apă clocotită și apoi aruncați în râuri înghețate, ceea ce avea ca urmare desprinderea cărnii de pe oase. Chiar pentru occidentalii obișnuiți cu excese de acest gen, cifrele erau cutremurătoare, în masacrul hughenotilor din Noaptea Sfântului Bartolomeu și zilele următoare (24-30 august 1572) la Paris, Meaux, Lyon, Orleans și Bourges nu au fost uciși mai mult de 5-7.000 de oameni, iar Elizabeth i-a executat pe toți participanții la complotul catolic împotriva ei (1586), dar era vorba de numai 29 de persoane!

Treptat, Occidentul descoperă adevăratul chip al lui Ivan "Le Terrible", însă cel mai mult a șocat faimosul său experiment, unic în istorie până la Stalin: Opritcina.

În 1564, Ivan împarte imensa Rusie în două: Opritcina ("pământul ales") și Zemcitsina ("pământul comun"). Din prima categorie făceau parte cele mai bune terenuri agricole, marile moșii, pădurile bogate în vânat, orașele prospere, căile comerciale și de navigație, minele, porturile, vămile, fortărețele, într-un cuvânt, tot ce avea valoare – și totul era al țarului, sub administrarea unor funcționari de stat, opritciniki. În a doua categorie rămăseseră mlaștinile, stepa pustie, deserturile din sud – acolo au fost exilați cei care îl înfruntau pe Ivan. Ca să ducă la bun sfârșit titanica sarcină de a împărți o țară și un popor în două, la 3 ianuarie 1565, țarul creează "ramura militară" a opritdnikilor, prima poliție secretă cu serviciu complet de informatori, delatori, iscoade, asasini și călăi la scară națională, cunoscută în istoria acelei părți de lume: 80.000 de oameni (majoritatea călugări răspopiți, dezertori, ucigași, tătari convertiți cu forța, violatori, hoți, cerșetori, toți știind că-i datorează statutul și privilegiile țarului). Exact același lucru îl va face și Stalin între 1927 și 1941!

Abia în 1572, sub presiunea imensei nemulțumiri populare și silit să cheme în ajutor armata formată în Zemcitsina după ce fusese înfrânt, iar Moscova arsă de Hanul Crimeei (1569), Ivan acceptă desființarea poliției sale secrete și a sistemului "celor două Rușii".

Vizitatori din Neștiut

Ambasadorii lui Ivan cel Groaznic la curtea împăratului german Maximilian II (litografie din secolul XVI – arhivele Comisiei Humboldt).

Acesta era omul cu care realista Elizabeth s-a văzut nevoită să stabilească strânse relații diplomatice și, mai ales, comerciale. Beneficiul era reciproc. Ivan fusese izolat de occidentali ca un despot sadic și nebun, până și imperialii lui Maximilian II, dușmanii de moarte ai Poloniei, ferindu-se să se alieze cu el. Avea nevoie de arme (mai ales tunuri și archebuze), de arhitecți militari, de constructori navali, de oameni care să-i pună la punct finanțele, administrația, vămile. Elizabeth practica o politică de alianțe anti-catolice și

visa ca Anglia să controleze comerțul lumii. Or, Rusia rămânea principalul furnizor de lemn pentru corăbii, blănuri, pietre prețioase și argint, chiar și după avalanșa de metal prețios adusă în visteria britanică de corsarii reginei.

Și astfel intră în scenă un straniu personaj, excepție până și în fascinanta pleiadă de personalități de la curtea elizabetană.

În 1560, un tânăr înalt, cu tenul de un alb lăptos, ochii verzi și părul roșu ca focul este văzut sporadic în compania Reginei-Fecioare. Un amant, șoptesc gurile rele; un spion, spun catolicii; un periculos agent, consemnează ambasadorul spaniol, mai bine informat.

Căci tânărul necunoscut va întreprinde o misiune diplomatică secretă în Danemarca și Suedia (1562-1564), rezultatul fiind un influx de excelent fier suedez trimis arsenalelor Elizabethei. Necunoscutul devine mai puțin misterios; regina îi dă un mic domeniu, Carly, pe malul Râului Brue, în apropiere de Glastonbury (comitatul Somerset). Dar circulă zvonuri că Șir John of Carly se trage de fapt dintr-o veche familie din zonă, Carly fiind un castel construit în secolul VI e.n., pe vremea faimosului rege Arthur. Alții spun că John vine de pe continent și este suedez, norvegian sau danez, pronunția sa rămânând atipică englezilor.

Oricine ar fi fost, Șir John of Carly este trimis de regină în îndepărtata Rusie și ajunge la Moscova imediat după ce fusese arsă de tătari. Ivan este prea ocupat cu reconstrucția și îl privește bănuitor, chiar cu dispreț, pe englezul îmbrăcat în negru, cu pulpele dezgolite de pantalonii scurți, bufanți ai modei londoneze. Străinul se dovedește însă bun diplomat și foarte competent în domeniul artileriei grele, ceea ce stârnește interesul țarului. Relațiile se îmbunătățesc, Șir John devine un obișnuit al Curții ruse, tratatul de comerț este negociat și trimis Elizabethei.

Până la 25 iulie 1570, când intervine neprevăzutul, în acea zi, Ivan "Grozni" se îndeletnicea cu una din ocupațiile sale favorite: execuția în public a 83 de miniștri și consilieri apropiați, cu familiile lor. Pe o stradă lăturalnică, în îmbulzeală, o victimă reușește să sară din căruța cu care era purtată la moarte: Olena, fiica de 16 ani a cneazului Igor Dolgoruki. Adolescenta se pierde în mulțime și apare brusc la portiera trăsorii englezului, implorându-l s-o scape. Șir John o ascunde, o duce la reședința sa de la marginea Moscovei și o ține acolo aproape două luni, sperând că o va putea scoate din țară.

Dar informatorii poliției secrete veghează. Un servitor scapă o vorbă și, în miez de noapte, opritcinikul Moscovei, Nikolai Zarkovski, năvălește cu 100 de oameni, măcelărind personalul casei și arestându-i pe Șir John și pe Olena Dolgoruki.

Cei doi sunt duși la Palatul în reconstrucție. Subteranele scăpaseră de distrugere – acolo se aflau camerele de tortură și conducerea poliției secrete. Și tot acolo era Ivan, furios că străinul cutezase să-l priveze de o jertfă necesară nebuniei sale.

Vizitatori din Neștiut

Irina Rogossorski, fiica sfătuitorului de taină al țarului, arsă de vie împreună cu tatăl său și întreaga familie, la 25 iulie 1570. Gravură suedeză din secolul XIX, după o cronică germană din secolul XVI (arhiva autorului).

Sub ochii englezului, țarul o violează pe adolescentă, apoi dă poruncă să fie atârnată de tavan cu capul în jos și jupuită de vie. Nici nu începuse bine supliciul, că se întoarce spre Șir John, urlând la călăi să-l arunce în cazanul cu ulei fierbinte; atunci Ivan avea să aibă o mare surpriză.

Pe când călăii sfășiau hainele englezului, trupul alb se dezvăluia în toată ciudățenia lui: era delicat, cu forme nici masculine, nici feminine, lipsit de păr și cu o rețea de vase sanguine albastre foarte subțiri, vizibile imediat sub piele. Socul abia urma să vină însă: Șir John nu era bărbat! Deși nu avea sâni, era, indiscutabil femeie! La asta, țarul a amuțit și, paradoxal, și-a revenit din turbare. Setea de sânge îi era satisfăcută de calvarul adolescenței, ajunsă o halcă de carne ce-și trăia ultimele tresăriri. Cât despre străină. Ei bine, dacă regina Angliei îi trimitea o femeie deghizată în bărbat, faptul merita investigat în amănunțime și pe îndelete.

Și, vreme de șase săptămâni, urmează tortură după tortură, interogatoriu după interogatoriu, dar, curios, Ivan nu se atinge personal de ciudata englezoaică, în schimb, o va face cu prisosință Zarkovski, care o violează și o arde cu fierul roșu, neizbutind să-i smulgă nici măcar o vorbă în tot acest timp.

După care, lovitură de teatru: într-o dimineață, Zarkovski și trei oameni sunt găsiți morți, iar celula femeii este goală. Santinelele de la poarta cetății își amintesc de un călăreț care a prezentat o scrisoare de liberă trecere semnată de Ivan însuși, părăsind orașul în noaptea geroasă. Ivan explodează -nu semnase nici o asemenea scrisoare – și execută 15 soldați din strajă. Peste 500 de streliți călare vor fi trimiși în urmărirea englezoaicei, care, printr-un tur extraordinar de forță, reușește să parcurgă aproape 2.000 km în două luni, în plină iarnă rusească, dejucând toate capcanele și lăsând în urma ei o dâră de streliți și de cazaci morți, ceea ce-l aduce pe Ivan în pragul apoplexiei.

Străina ajunge în Livonia, ia o corabie până în Danemarca și de-acolo alta spre Anglia, în vara lui 1571 apare la curtea Elizabethei, unde îi este dezvăluită adevărata identitate: Lady Johanna of Carly, prietenă cu Bacon și menționată cu respect chiar de către "stăpânul spionilor" elizabethani, Șir Francis Walsingham (1530-1590).

Cinci ani mai târziu, o nouă știre despre Johanna: se bate în duel cu trei nobili la Amsterdam, ucigându-l pe unul și rănindu-i grav pe ceilalți. Apoi mijlocește un tratat prin care olandezii primesc praf de pușcă din arsenalele engleze și le trimit tunuri navale. Apoi. Dispare din istorie la fel de misterios cum apăruse.

Vizitatori din Neștiut

Cine era ciudata Lady Johanna, unul dintre cei mai tainici "oameni de încredere" ai Elizabethei și ai lui Walsingham?

Cine a fost Lady Johanna of Carly (dacă acesta era într-adevăr numele ei)? O aventurieră în căutarea norocului? Un hermafrodit respins de societate,

riscându-și viața pentru a căpăta statut social și respect? Era englezoaică, scandinavă? Era o femeie cu particularități anatomice datorate unor secvențe genetice aparte?

Walsingham scria despre ea că vorbește nouă limbi străine (!), mânuiește aproape toate armele vremii și este "letală ca o viperă". Bacon era impresionat de cunoștințele ei de istorie, geografie, artă și politică. Iar Elizabeth. Johanna a fost una dintre puținele persoane care avea acces direct și nestânjenit în apartamentul Reginei-Fecioare, ceea ce dă de gândit, dat fiind cunoscuta gelozie a acesteia față de orice femeie a cărei frumusețe o eclipsa.

De unde venea și unde s-a dus cea care l-a sfidat pe Ivan cel Groaznic la curtea sa, scăpând cu viață din sălbatica Rusie a secolului XVI?!

Și astfel de "străini în lumea noastră" au continuat să apară.

Într-o după-amiază toridă din luna august 1887, câțiva țărani care lucrau pe câmpul de lângă localitatea Banjos (Spania) au observat ieșind dintr-o pivniță părăsită, situată în apropiere, doi copii de 10-12 ani, un băiat și o fată, a căror piele era la fel de verde ca iarba sau frunzele copacilor, îmbrăcați în veșminte curioase, țesute dintr-un material nemaivăzut, cei doi vorbeau o limbă necunoscută. Nici lingviștii veniți de la Barcelona, nici chimiștii din Madrid nu au reușit să identifice dialectul folosit de copii și respectiv țesătura din care erau făcute hainele lor. "Copiii verzi" au fost încredințați judecătorului Ricardo da Calno, care a încercat să le spele "culoarea" de pe față, dar, dându-și seama că era vorba de un pigment natural al pielii și nu de vopsea, a renunțat, resemnându-se să admită existența celor două "imposibilități vii": ființe omenеști de culoare verde! Chipurile copiilor aveau trăsături mixate, europid-negride, dar ochii le erau migdalați, tipic asiatici.



Timp de cinci zile, da Calno le-a dat cele mai diverse alimente, pe care amândoi le-au respins, pentru ca, până la urmă, să accepte puțină fasole verde, proaspătă. Neputându-se adapta regimului de alimentație, băiatul a murit. Fata a supraviețuit cinci ani, perioadă în care pigmentul verde a pălit treptat, ajungând la o nuanță destul de apropiată celei a rasei albe, dar

Vizitatori din Neștiut 71 păstrând la sâni, pubis și în alte zone ale corpului o pronunțată tentă de vernil. După o vreme, tânăra a reușit să învețe spaniola, dar cele relatate de ea nu au făcut decât să sporească misterul.

Țara de unde venise, scăldată într-un crepuscul permanent (fiindcă soarele nu se ridica niciodată deasupra orizontului), era despărțită printr-un fluviu larg de o altă țară, unde soarele lumina tot timpul, într-o zi, o furtună puternică s-a stărnit din senin, din mijlocul ei desprinzându-se un vârtej uriaș

care făcea un zgomot de tunet și cei doi copii s-au trezit în pivnița de lângă Banj os.

Fata a fost crezută; nici nu se putea altfel, de vreme ce nimeni nu văzuse vreodată oameni cu pielea verde. Cazul nu a stârnit însă prea multă vâlvă, căci era imposibil de soluționat și, așa cum spunea cercetătorul francez Jacques Bergier: "Când apar fenomene într-adevăr deconcertante, oamenii nu sunt prea curioși" ("Leş extraterrestres dans l'Histoire", J'ai Lu, 1970).

Singura explicație dată la acel moment a fost că, probabil, cei doi copii veneau de pe Marte, a cărui atmosferă insuficient luminată cauzase culoarea verde a pielii. Acum știm însă că planeta Marte, chiar dacă a fost locuită cu mult timp în urmă, nu mai poate găzdui viață decât în zone foarte reduse de pe suprafața ei (probabil Noachis Hellespontus și Solis Lacus), unde ființele vii ar trebui să respire însă o atmosferă de 94,5% bioxid de carbon, în orice caz, pentru a ajunge pe Terra, copiii aveau nevoie de o navă spațială, și nu de un ciclon. Ipoteza lansată de Bergier, conform căreia cei doi ar fi fost lăsați de o civilizație extraterestră în chip de test pentru a verifica reacția oamenilor, este tot atât de inconsistentă. Care civilizație ajunsă la stadiul zborurilor interstelare și-ar sacrifica deliberat copiii pentru un experiment de o valoare îndoielnică?!

Pe Pământ există oameni cu pielea albastră. Mărturiile despre ei apar încă de acum câteva mii de ani, iar fenomenul nu are nimic misterios, fiind cauzat de un exces de metahemoglobină. Primul "om albastru" cunoscut în epoca modernă s-a născut în Franța, în 1800. Orfan și privit ca un exponat de circ oriunde mergea, tânărul a hotărât să se izoleze de oameni și, emigrând în Statele Unite, s-a stabilit într-o zonă pustie de lângă Râul Troublesome Creek (Perry County – statul Kentucky). Câțiva ani mai târziu, printr-o formidabilă coincidență, el a întâlnit o fată cu pielea albastră și cuplul a dat naștere unor copii cu aceleași caractere genetice. Timp de peste un secol, cei din Troublesome Creek au trăit izolați, căsătorindu-se între ei pentru a evita contactul cu lumea din afară, atât de frământată de disputele rasiale, încât, dacă zvonul despre "oamenii albaştri" s-ar fi întins, fără îndoială că aceștia sfârșeau linșați cu toții.

De-abia prin 1965, Madison Cawein, de la Universitatea din Kentucky, specialist în toxicologia sângelui, a aflat despre cei 200 de locuitori ai orașelului Troublesome Creek, a căror piele era albastră ca oțelul. Studiile sale de laborator au durat ani de zile, dar, în final, cauza ciudatei maladii a fost descoperită: organismul "oamenilor albaştri" nu poseda enzima ce inhibă metahemoglobina, component chimic al sângelui, de culoare cafeniu-albăstruie. Excesul de metahemoglobina pigmentează pielea nou-născuților în cel mai pur azuriu, pentru ca, o dată cu vârsta, culoarea să devină un strălucitor albastru închis.

În 1980 Cawein a reușit să găsească tratamentul adecvat: administrarea zilnică a unui antiseptic ieftin, "Methylene Blue" (albastru de metil), care activează o enzima ce o înlocuiește pe cea lipsă, transformând albastrul pielii în

roz. Dar localitatea fiind izolată și lipsită de doctori, iar tratamentul neputând fi aplicat decât sub supraveghere medicală, Madison Cawein (numit între timp director al Merrell National Laboratories din Cincinnati) a făcut apel la un ajutor federal, deși, după cum îi spunea el însuși reporterului revistei "OMNI" (septembrie 1983): "Situația nu este chiar așa de simplă. Desigur, acești oameni sunt jenați de aspectul lor fizic și au un complex serios în contact cu lumea exterioară, dar în orașelul în care s-au născut se simt bine, sunt sănătoși și majoritatea ajung la vârste respectabile".

Este posibil ca o maladie similară, poate mai gravă, de origine endocrină, să fi provocat nașterea "copiilor verzi" găsiți în Spania? Au fost ei abandonați de părinți din cauza dificultăților întâmpinate într-o țară plină de superstiții și bigotism? Puțin probabil. Nașterea unor copii de culoare verde ar fi fost consemnată ca un eveniment extraordinar în orice spital și chiar dacă gravida născuse acasă, secretul nu putea fi păstrat pentru multă vreme. Copiii nu fuseseră crescuți exclusiv în casă, căci ar fi prezentat deficiențe ale organismului, evidente pentru doctorii care i-au examinat. Or, cu excepția faptului că vorbeau o limbă necunoscută, erau îmbrăcați în stofe imposibil de identificat și nu puteau suporta alimentele obișnuite decât cu mare greutate, atât băiatul, cât și fata se dovediseră absolut normali.

Vizitatori din Neștiut 73

Prea tineri pentru a "inventa" o astfel de poveste, cei doi nu și-ar fi dat viața pentru ea. Nu ar fi putut concepe o limbă total deosebită de oricare alta și nu ar fi reușit să prelucereze fibrele țesăturii pe care o purtau, astfel încât să nu poată fi recunoscută planta (sau animalul) ce le furnizase, în plus, este de remarcat faptul că, după schimbarea mediului ambiant și a alimentației, pigmentul care colora pielea fetei a început să dispară treptat. Cine erau cu adevărat cei doi "copii verzi"?

Între 1 august 1914 și 11 noiembrie 1918, vreme de 1.551 de zile, s-a purtat, cu precădere în Europa, Primul Război Mondial, pe care europenii îl mai numesc încă "Marele Război" sau "Marele Măcel". Și asta nu atât din cauza numărului victimelor, de cinci ori mai mic decât în al Doilea Război Mondial, ci pentru totala absurditate a modului cum au murit acei oameni. Dacă în 1939-1945 conflictul a cuprins aproape întreaga planetă, iar fronturile se mutau mii de kilometri, de la Paris la Leningrad și Stalingrad, de la El Alamein la Casablanca, de la Manila până în Okinawa, în doar câteva luni, arareori doi-trei ani, în 1914-1918, nouă milioane de soldați au murit pentru câștiguri teritoriale insignifiante.

De la 14 noiembrie 1914 la 21 martie 1918, pe Frontul de Vest, patru milioane de oameni au pierit în faimosul război static, de tranșee, cel mai cumplit și mai ridicol pe care l-a cunoscut omenirea în șase milenii de conflicte atestate documentar. Numai în "Bătălia Verdunului" (21 februarie -18 decembrie 1916) au fost uciși 700.000 de francezi și germani, fără ca frontul să se modifice, iar în "Bătălia de pe Somme" (1 iulie -18 noiembrie 1916) au murit un milion de englezi și germani pentru o înaintare britanică de 10 km!

Pierderile militare ale principalelor națiuni beligerante nu au nevoie de comentarii: Rusia – 2,3 milioane, Germania -1,6 milioane, Franța -1,3 milioane, Anglia și Dominicanele (Canada, Australia, Noua Zeeiandă) -1 milion, Austro-Ungaria – 0,8 milioane, Italia – 0,6 milioane, România și Turcia -câte 0,4 milioane, Serbia – 0,3 milioane, SUA, Bulgaria și Belgia – câte 0,1 milioane fiecare.

Nu este de mirare că soldații din ambele tabere se întrebau pentru ce luptă, de ce trebuie să piară cu sutele de mii din cauza incompetenței unor

State Maiore ofbite de nebunie și dispreț pentru omul de rând, o simplă cifră în statisticisingurul fapt cu adevărat uluitor este că armatele occidentale nu au cedat tentației de a se revolta și au continuat să meargă la moarte cu o pasivitate imposibil de imaginat astăzi. Poate că nimeni nu a caracterizat situația mai bine decât Rudolf Schossner, unul dintre rarissimi soldați germani care au supraviețit celor 1.551 de zile pe Frontul de Vest: "Această generație nu are un viitor, și nici nu merită vreunul".

Dar la mii de kilometri depărtare de "Marele Măcel", în feerica Polinezia Franceză cineva s-a ridicat împotriva încercării autorităților coloniale de a-i preschimba pe tinerii polinezieni (acei "heleni ai mărilor australe", cum îi numea Cook) în carne de tun pentru tranșeele mocirloase, puțind pestilențial a moarte din Champagne. Iar Robin Hood-ul Polineziei, conducătorul unei revolte și al unui război de guerilla victorios, a fost. O femeie.

Polinezia franceză: o multitudine de insule grupate în câteva arhipelaguri și totalizând 4.000 km², situate în Oceanul Pacific de Sud. Descoperite în secolul XVI/explorate de mari navigatori ca La Perousse, Bougainville și Cook, ocupate de Franța în 1842 și transformate în Protectorat în 1880, aceste teritorii au fost grupate în 1885 în "Leș Etablissements Français de l'Océanie". Insul⁶ erau splendide, dar sărace: nu posedau nici un fel de bogății minerale și abia își puteau hrăni populația (82.000 de locuitori în 1910 185.000 la ultimul recensământ, din 1998).

Singurul por* de care se puteau folosi navele Marinei de Război era Papeete capitala Insulei Tahiti, cea mai mare din toată Polinezia Franceză, însă conflictulnu se desfășura în Pacific, ci la câteva zeci de kilometri de Paris! Așa că, în noiembrie 1914, după încheierea "Bătăliei de la Marna" și inaugurarea războiului de poziții, birocrății care administrau arhipelagurile s-au gândit să contribuie cu ceva la apărarea patriei. Și, cum erau la vârsta înțelepciunii, ftu s"au înscris voluntari, nici nu și-au trimis fiii; au preferat să aplice decretul de mobilizare în Oceania, lucru pe care nici măcar guvernul francez nu-l ceruse!

Câteva mii de tineri din Tahiti și Raiatea (Arhipelagul Societății) au fost anunțați că vor avea onoarea să-și apere "protectorii", murind sub un drapel care nu era al 'or' pentru o cauză ce nu-i privea și pe care n-o înțelegeau.

Dacă în Tahiti oamenii s-au supus, înghițindu-și nemulțumirea, în Raiatea cei diemați sub arme au fugit în păduri și peșteri, îndemnați de

Vizitatori din Neștiut 75 misterioasă femeie, venită cu doi ani în urmă pe insulă, nimeni nu știa de unde. Străina nu era indigenă, ci albă și apăruse într-

o zi din apele mării, exact când se desfășura ritualul anual al "împăcării zeilor adâncului". Atât căpeteniile triburilor, cât și cele religioase au interpretat ivirea ei din valuri ca un semn prevestitor de mari schimbări. Au numit-o "Nou-Matea" ("Cea care iese din adâncuri") și, de atunci, îi cereau sfatul în problemele cele mai importante ale comunității.

Francezii auziseră zvonuri despre străina care umbla învesmântată doar în. Brățări de alge și reușise să aplaneze vrajbe tribale vechi de secole, vorbindu-le oamenilor în polineziană. Însă preferau să o considere o aventurieră oarecare, dornică de a uita inhibițiile "societății civilizate" și a se "dezvăța" printre insularii veșnic predispuși la păcat, spre disperarea misionarilor catolici, care nu izbuteau să bage în căpăștile tari ale polinezienilor ideea că trebuie să se îmbrace în costum, cu cravată și pălărie și să se roage zilnic dacă vor să ajungă în Rai. Curând aveau să-și dea seama că se înșelaseră amarnic.

O expediție de "aducere la ordine" a fost trimisă imediat, sub comanda unui oarecare comandant Bressac (gradul, francez, corespunde celui de maior în alte armate), ce fusese "detașat" în Polinezia tocmai din Africa, după ce incompetența și prostia lui crasă dăduseră naștere unor nemulțumiri majore în garnizoana pe care o comanda în Senegal.

Disponând de 7 subofițeri francezi și 100 de polițiști coloniali recrutați dintr-un trib din Arhipelagul Tuamotu, Bressac a debarcat de pe canoniera "Requin", la 22 decembrie 1914, pe o plajă din sudul Raiateei. N-a pierdut timpul, în doar două zile incendiind trei sate, ucigând 20 de oameni și capturând alții 200. Dar, în noaptea de 26 decembrie, sute de siluete tăcute ca moartea s-au furișat în tabăra franceză, imobilizând santinelele. O neatenție a unui atacator, o împușcătură în beznă, o luptă scurtă, în zori, Bressac, cei 7 francezi și 80 de "coloniali" zăceau legați în nisip. Captivii fuseseră eliberați, răsculații luaseră 120 de puști și revolve și singura mitralieră a "corpului expediționar".

Francezii au fost duși în fața căpeteniei învingătorilor. Spre stupoarea lor, s-au pomenit înaintea unei femei pe care adjutantul Le Monier o descria astfel: "înaltă de 1,80 m, cu plete foarte lungi, castanii, ochi verzi, cu trăsături clar europene, deși pielea îi era arămită de soare. Nu purta nici un fel de veșmânt; doar o cartușieră, centura și tocul pistolului Parabellum pe care îl ținea în mână. Avea însă câteva împletituri de alge, pe frunte, pe solduri, la glezne și pe brațe. Ne-a vorbit scurt, într-o franceză impecabilă, dar cu un accent pe care nu-l puteam defini, poftindu-ne să-i lăsăm oamenii în pace și să ne vedem de războiul nostru, care nu-i privea pe ei. Comandantul n-a răspuns nimic, se uita mohorât în pământ. Noi, ceilalți, eram fascinați; nu văzusem niciodată o femeie așa de frumoasă. Nu putea să aibă mai mult de 25 de ani. Nu se sinchisea că-i vedeam goliciunea – de altfel nici nu ne prea lua în seamă".

Francezii și polițiștii din Tuamotu au fost duși pe plajă, eliberați și lăsați să plece cu bărcile. Canoniera i-a luat la bord și s-a îndepărtat, punând cap-compas spre Papeete.

Situația era gravă. Autoritățile coloniale nu puteau tolera un astfel de afront: o aventurieră, o stricată, care-și bătea joc de armata franceză! Dar o expediție punitivă se pune greu pe roate fără mijloacele necesare – și cum prioritățile erau altele, Parisul s-a făcut că nu aude semnalul de alarmă din Pacific.

Au urmat câteva luni de așteptare, în mai 1915 însă, nesupunerea la încorporare se generalizase: căpeteniile din insulele Bora-Bora, Tahaa, Maupiti și Huahine refuză să alcătuiască listele de încorporabili. Administrația de la Papeete se temea de un raid al corsarilor germani (nave comerciale înarmate și crucișătoare ușoare, rapide, foarte active în Pacificul de Sud) și trebuia să rezolve problema.

Două canoniere debarcă, la 17 iulie 1915, 60 de marinari francezi, 180 de "coloniali" și două tunuri de 75 mm în Raiatea. Corpul expediționar înaintază spre vârful înalt de 1.033 m al muntelui din centrul insulei, în prima zi nu întâlnesc pe nimeni. Nici a doua. Însă la amiaza celei de-a treia, când soarele îi toropea mai aprig, militarii se trezesc într-un defileu. La ambele capete ale capcanei, răsculații trag în tot ce mișcă și, după șase ore de incertitudine, comandantul coloanei, același Bressac, dă ordin de atac la baionetă. Rezultatul: 175 de morți și răniți de partea franceză. Printre cei căzuți se numără însuși Bressac, care, spre ușurarea oamenilor lui, primise un glonte în frunte, tras de străina ce îi conducea pe luptătorii polinezieni.

Alte 250 de arme capturate, cantități mari de muniție, echipament, grenade, căști și. Cele două tunuri. Toate sunt distribuite între răsculați și cei 40 de "coloniali" care dezertaseră, trecând de partea lor.

Vizitatori din Neștiut "Nu i s-au aflat adevăratul nume, nici originea. Vorbește fluent câteva limbi europene și aproape toate dialectele polineziene. Cunoaște la perfecție tipurile de arme moderne, inclusiv minele și artileria. Este venerată de băștinași, care nu au putut fi convinși sau tentați să o trădeze. Are incontestabile calități de comandant militar și conducător de oameni. FOARTE PERICULOASĂ". Așa sună raportul căpitanului canonierei Requin înaintat autorităților din Papeete. Care, desigur nu l-au luat în seamă. Cine a fost Nou-Matea, femeia albă cu ochi verzi care i-a apărat pe polinezieni de ororile "Marelui Război" și a ținut în șah trupele coloniale ale Franței între 1914-1918, provocându-le pierderi considerabile?

Din nou francezii supraviețuitori sunt eliberați, iar Nou-Matea le cere să nu mai vină decât în pace. Încă o dată, canonierele duc înapoi vestea înfrângerii. Era prea mult: Parisul se convinge că necunoscuta este o agentă germană trimisă să-i răscoale pe polinezieni. Se emite un ordin drastic de capturare a instigatoarei și de "pacificare" a insulelor. Atunci. Lovitură de teatru!

În septembrie 1915, nava corsar germană "Kiel" se apropie de Raiatea cu intenția de a se aproviziona cu apă și alimente și de a efectua reparații în apele insulei, în loc să-i primească pe germani, Nou-Matea deschide focul cu cele două tunuri capturate asupra șalupelor și, nedorind să atragă atenția asupra

lor, cei de pe "Kiel" hotărăsc să plece. Derută totală între francezi: deci străina nu venea din Germania. Să fi fost englezoaică, rusoaică, olandeză? Unii spuneau că era, probabil, fiica unui pastor american care cutreierase insulele Pacificului de Sud cu două decenii înainte, încercând să-i convertească pe băştinaşi la protestantism. Era însoţit de soţia sa şi de doi copii, iar în 1898 micul lor vas dispăruse în drum spre Auckland (Noua Zeelandă). Poate se scufundase şi fetiţa fusese salvată de polinezieni, crescând ca una de-a lor. Dar de unde ştia să folosească armamentul modern, inclusiv mitralierele şi tunurile? Şi de unde avea cunoştinţele evidente despre politica internaţională şi mersul războiului?

Până să se afle răspunsuri, francezii vedeau rezultatul acţiunilor necunoscutei, a cărei faimă se întinsese în toată Oceania. Fostii "coloniali", convertiţi la adoraţia faţă de "Cea care iese din adâncuri", duseseră acasă mesajul ei şi, în 1916-1917, nesupunerea la încorporare cuprinsese insulele Makatea, Rangiroa, Matahiva, Tikehau şi Palliser din Arhipelagul Tuamotu, ca şi Maiao, Tetiaroa şi Moorea din Arhipelagul Societăţii, apropiindu-se de Tahiti.

O nouă expediţie întreprinsă în august 1917 are ca urmare un război de guerilla generalizat în 14 insule, care se soldează cu 600 de morţi de partea franceză şi durează până în septembrie 1918. Rezultatul luptei dusă de Nou-Matea era evident pentru oricine: între 1914 şi 1918, francezii nu au reuşit să încorporeze decât 1.600 de oameni din Oceania, pierzând 1.000 de marinari şi "vestoane negre" (poliţia colonială) în ciocnirile cu răsculaţii!

În noiembrie 1918, "Marele Război" ia sfârşit. Ordinul de mobilizare generală încetează să mai aibă efect şi Parisul vrea să treacă sub tăcere episodul jenant din Oceania. Un personaj ciudat, căpitanul Jacques de Moriac, Vizitator din Neştiut genist şi poet, care se distinsese la Verdun, pierzând o mână şi un ochi, este trimis la Papeete cu ordinul să curme criza. Se întâlneşte cu Nou-Matea şi semnează un "armistiţiu permanent", dând o amnistie generală pentru toţi răsculaţii, care-i predau tunurile şi mitralierele capturate, dar nu şi armele uşoare. De Moriac a lăsat o mărturie cu adevărat poetică despre "Venus născută din spuma apelor, ai cărei ochi verzi săgetau cu neîndurarea Diane şi care avea înţelepciunea Atenei".

Evident îndrăgostit de străină, francezul avea totuşi tragică înţelegere a lumii pe care i-o aduseseră patru ani pe Frontul de Vest. La sfatul său, Nou-Matea şi răsculaţii s-au topit în anonimat, ecourile răscoalei s-au stins de la sine şi autorităţile coloniale au "uitat" totul, "iertând" totul.

Din 1920 nu s-a mai auzit nimic despre misterioasa femeie albă din Oceania, "Robin Hood al Mărilor Sudului", cum o numiseră ziarele franceze.

Cine să fi fost enigmatică necunoscută, de unde a venit şi unde a dispărut fără urmă? Astăzi, Nou-Matea mai trăieşte doar în legendele şi amintirea tahitienilor, nici o carte de istorie franceză nepomenind nimic despre ea. Sau poate că duce alţi războinici la luptă pentru libertate şi demnitate, în altă lume, în alt univers, cu tot atâta hotărâre şi pricepere, la fel de neînduplecată.

NAVIGATORII INFINITULUI

E

Xploratorii din alte lumi nu vin întotdeauna singuri. Și nu sunt indivizi sau grupuri înapoiate științific și cultural față de timpul și locul unde au ajuns, în istoria omenirii au fost consemnate nenumărate apariții de nave – aeriene, submarine sau maritime – ca și de vehicule terestre, atât de avansate tehnologic, încât cei care le descriu rămân adesea fără termeni de comparație, recunoscându-și deschis incapacitatea de le înțelege principiile de funcționare.

Tocmai de aceea se preferă analiza unor cazuri petrecute începând din secolul al XVI-lea, când limbajul cronicarilor, al martorilor și, mai târziu, al ziariștilor și savanților era destul de modern pentru a nu da naștere la interpretări mistice sau la rapoarte neclare.

Relatate de numeroase cronică ale epocii, evenimentele misterioase care au terorizat orașele și ținuturile de pe coasta franceză și cea italiană la Mediterana, între Marsilia la vest și Genova la est, au început în august 1608. Textele descriu "luptele încrâncenate între monștri aerieni asemănători unor enorme balene de un gri strălucitor (nave metalice fusiforme? – n. a.) ", Zgomotele bătăliei erau atât de puternice, încât se auzeau la 20 km de locul desfășurării; fulgere și tunete se succedau pe cerul senin și, la Marsilia, armata și flota Majestății Sale Henric al IV-lea de Navarra, Regele Franței, au tras 800 de lovituri de tun pentru a pune pe fugă leviathanii zburători. Care, desigur, nu le-au dat nici o atenție.

Au urmat cinci zile de "ploi roșii ca sângele", umplând văzduhul de un miros "aidoma sulfului ars împreună cu smoala", căzute pe toată coasta, de la Marsilia la Nisa. Apoi, în apropierea portului Martigues, două mari nave aeriene s-au luptat aruncând "fulgere arzătoare" una împotriva celeilalte. Asemenea nave fusiforme au fost văzute de echipajele unor corăbii de război din rada portului Toulon și de tunarii din forturile de pe Insulele d'Hyeres (care nu au cutezat să tragă asupra lor).

Navigatorii Infinitului 81

Incidentele au durat trei săptămâni, fiind raportate de mii de oameni, inclusiv nobili, ofițeri superiori și intendenți regali, soldați din garnizoanele fortificațiilor de coastă și marinari ai flotei de război.

Fără îndoială însă, cel mai interesant caz de observare a unor nave aeriene neidentificate în timpul Renașterii s-a întâmplat la 11 decembrie 1642 în Ungaria. Iată ce relatează vechea lucrare "Allerhand erschreckliche portenta în Hungarn" ("Tot felul de întâmplări înspăimântătoare din Ungaria" – Biblioteca Universală din Budapesta – Hevenessi LXXI): "De la Ersekujvar și alte așezări s-a anunțat că la 11 decembrie 1642, în plină zi, la ora 12, între Esztergom și Buda, a fost văzută pe cer următoarea minune înspăimântătoare: Cinci bile uriașe, cu deschizături incandescente, au zburat una contra celeilalte și din ele au apărut deodată o mulțime de oameni în haine de nedescris. În curând, împușcături puternice au zguduit aerul, de parcă ar fi tras cele mai mari tunuri, s-au auzit goarne sunând și tobe bătând ca și cum s-ar fi dat

alarma și semnalul de atac. După aceasta, cerul s-a făcut roșu ca focul, apoi a fost un joc de culori diferite, s-au auzit pocnete și salve de pistoale și puști și asta atât de real, de parcă s-ar fi ciocnit două armate puternice. Ar fi cu neputință de povestit tot ce s-a văzut și s-a auzit acolo. Acest spectacol înfiorător și nemaipomenit a început la Esztergom și s-a deplasat spre Buda. În ziua următoare a căzut o ploaie de plumb și zinc la Buda, așa de multă, încât turcii duceau în vase plumbul și zincul la pașă. În aceeași zi, lângă Esztergom, în Dunăre, au mișunat atâția pești, încât fluviul abia se mai vedea din cauza lor și toți au scos capul din apă". Textul este edificator, dacă se face legătura cu rapoartele moderne despre aeronave neidentificate, în care putem întâlni elemente similare. Costumele ciudate ale echipajelor humanoide, zgomotele puternice și luminile produse de nave, metalul topit căzut din ele și poluarea deosebit de puternică a fluviului în care au fost deversate reziduurile, toate acestea au fost semnalate în repetate rânduri în rapoartele din anii 1947-2000.

Un celebru caz, asemănător, avea să facă vâlvă în SUA, în secolul XIX.

În vreme ce strania lumină îi trecea pe deasupra capului, dl. Robert Lowen, din Evanston (statul Illinois), fără să se piardă cu firea, o observa cu un binoclu de câmp. Raportul său consemna că "am putut discerne patru lumini plasate aproape una de alta și mișcându-se la unison. Prima era strălucitoare, albă și părea să funcționeze ca o lanternă, în spatele ei se afla un mare cerc verde ce îndeplinea, poate, rolul de lumină de poziție. Urmau încă o lumină verde și, spre pupă, alte două lumini mai mici, verzi și albe, foarte apropiate".

Fragmentul de mai sus nu reprezintă un citat dintr-un recent raport OZN. Este extras dintr-un articol apărut în ziarul "Times Herald" din Chicago, în aprilie 1897, și care descrie trecerea unei "nave misterioase" deasupra unui orașel aflat la nord de Chicago, pe malul Lacului Michigan. De altfel, este numai unul dintre miile de rapoarte despre o uriașă aeronavă metalică publicate de presă între jumătatea lui noiembrie 1896 și sfârșitul lui aprilie 1897. Nava a fost observată din California până în Indiana și din Canada până în Texas. Printre martori se numărau impiegați, telegrafiști ai căilor ferate, fermieri, mecanici de locomotivă, proprietari de magazine, polițiști, pompieri, ba chiar și guvernatori ai statelor respective.

Majoritatea martorilor au zărit o lumină pe cerul nopții sau, ca în cazul lui Lowen, mai multe lumini mișcându-se în formație. Alții afirmă că au putut vedea și marele obiect aerian la care erau atașate luminile. Potrivit știrii publicate de "Whig" (Quincy, statul Illinois): "Martorii care au observat obiectul îl descriu ca pe un corp lung de 130-150 m, zvelt, de forma unei țigări, făcut dintr-un metal strălucitor, probabil aluminiu. Pe fiecare parte a bordului, spre lateral și în față protuberău niște suprafețe plane, groase, ce păreau a fi aripi, iar deasupra corpului navei martorii au raportat prezența (neclară) a unei suprastructuri".

Aceasta este numai una din numeroasele relatări consemnate și, practic, fiecare din martori părea încredințat că obiectul era o navă. Mai mult, în unele

cazuri s-au raportat urme pe sol (vegetație arsă, amprente circulare adânci de 50-60 cm) rămase în locurile pe unde trecuse și staționase nava necunoscută.

Ceea ce sporește interesul pentru rapoartele respective este faptul că ele au fost făcute cu șapte ani înainte de zborul fraților Wright cu Kitty Hawk și cu peste trei decenii înainte ca vreun zeppelin de asemenea dimensiuni

Navigatorii Infinitului 83 ("Hindenburg") să apară pe cerul Statelor Unite. Deși au existat un număr considerabil de încercări și experimente cu variate forme de zbor la sfârșitul secolului XIX, nu s-a reușit producerea unui mare dirijabil capabil să se mențină în aer până la 20 iulie 1900, când LZ I, prototipul proiectat de contele Ferdinand von Zeppelin, s-a ridicat la 400 m înălțime și a parcurs o distanță de 6 km în 18 minute, în ceea ce privește aviația cu motor, nu a existat nici un aparat de zbor în America anilor 1896-1897 și nici nu putea să existe.

Dar, pentru miile de martori din Sacramento, Sioux City, Omaha sau Chicago, nava aeriană era foarte reală și, timp de șase luni, a provocat senzație. "Oamenii nu vorbesc decât despre asta", remarcă un ziarist. Relatări despre "nava misterioasă" au apărut aproape în fiecare ziar din America de Nord și chiar în unele publicații din Europa.

Apoi, pe la sfârșitul lui aprilie 1897, observațiile și relatările s-au împușinat rapid, în iulie, orice știre despre aeronavă dispăruse din ziarele americane, dar cazul nu a fost niciodată elucidat, iar studierea arhivelor în ultimul deceniu l-a consacrat ca fiind absolut ieșit din comun. Căci puține cazuri de acest gen beneficiază de aportul a peste 8.200 de rapoarte scrise și 935 de menționări ample în presa internațională.

Însă apariția unor enorme nave necunoscute nu se limitează doar la cerul Terrei.

În dimineața de 28 octombrie 1902, vasul comercial britanic Fort Salisbury traversa Golful Guineei. Plecase de pe coasta Africii de Vest și tocmai părăsea apele Atlanticului de Sud îndreptându-se spre metropolă, când marinarul de cart a observat la câteva sute de metri înaintea probei, la tri-bord, două lumini roșii care au ieșit din valuri. Strălucind intens, ele păreau a marca poziția unui submarin de un tip total necunoscut.

Temându-se de o coliziune, marinarul l-a averizat pe timonier și l-a chemat pe secundul A. H. Raymer. Însă la 30 de secunde după ce acesta și alți marinari urcaseră pe punte, misterioasa navă a intrat în imersiune, dispărând pentru totdeauna.

Iată un fragment din consemnarea secundului, în jurnalul de bord al vasului Fort Salisbury: ". Era încă prea întuneric ca să vedem bine detaliile, însă lungimea i se putea estima lesne: între 500 și 600 picioare (150-180 m – n.a.). Avea două lumini puternice, roșii, una la pupă, cealaltă la provă. Un mecanism (elice? Aripioare?) producea vârtejuri la extremitatea dinapoi. Nava era aidoma unei țigări de foi, evident metalică, fără suprastructuri aparente, cu excepția unui bulb central, carenat. În vreme ce se scufunda lent, am putut observa că pereții erau roșcați, de o culoare asemănătoare ruginii".

Analizând posibilitatea să fi întâlnit de fapt o epavă răsturnată, cu chila în sus, Raymer a eliminat-o, căci nava străină se deplasase cam cu aceeași viteză ca Fort Salisbury (10-12 noduri), ieșise și intrase în inversiune în mod controlat și avea lumini de poziție.

Ipoteza că martorii văzuseră un calmar gigant este improbabilă pentru că nu zăriseră cele zece brațe, nici ochii înconfundabili, ca niște globuri galben-verzui și, oricum, dimensiunile păreau prea mari pentru un calmar. Aceeași problemă să pune în cazul confuziei cu o balenă sau un Șarpe de Mare: dimensiunile și aspectul exterior nu corespundeau descrierilor obișnuite ale acestor ființe, în plus, era vorba de un vas, evident tehnologic.

Concluzia Amiralității Britanice (după ancheta care a relevat că nici o navă nu fusese dată dispărută la acea dată și în acea zonă) a fost că echipajul de pe Fort Salisbury văzuse un submarin.

Gravură din cotidianul "The Times" (1902), realizată după descrierea făcută de secundul A. Raymer submarinului misterios văzut de el și de o parte din echipajul său, la 28 octombrie 1902, în Golful Guineei. Se remarcă tulburătoarea asemănare cu. Submarinele atomice de atac construite după 1950 (arhiva autorului).

Navigatorii Infinitului

Submarinul francez Surcouf, rămas cel mai mare din lume între 1929 și 1944, când japonezii au lansat la apă uriașul 1400 (arhiva autorului).

Dar astăzi se știe că nave submersibile de asemenea dimensiuni aveau să apară abia trei decenii mai târziu. Primul submarin operațional lansat de francezi (în 1888) cântărea doar 30 tone; germanii au scos la probe de mare, în 1890, prototipul unui submarin de 200 tone, dar acesta nu a intrat în producție de serie decât în 1905; primul submarin britanic de tip Holland 1, lansat în octombrie 1901, avea deplasamentul de 115-124 tone. Toate aceste nave nu depășeau viteza de 8 noduri la suprafață și 5-6 noduri în imersiune.

Încercările americane, italiene, ruse și austriece de a construi submarine operaționale nu s-au fructificat decât în anii 1902-1906, iar vasele erau mai mici și mai proaste decât cele britanice, franceze sau germane.

Primul submarin cu dimensiuni comparabile cu nava văzută în 1902 a fost Surcouf, lansat de Franța în 1929 și modernizat în 1934. Avea 3.256 tldw la suprafață, 4.304 tldw în imersiune, dimensiunile de 110 m x 9,1 m x 9,07 m, echipajul de 118 oameni, motoare Diesel de 7.600 CP, motoare electrice de 3.400 CP, viteza în imersiune de 10 noduri, la suprafață de 25 noduri, o rază de acțiune de 18.530 km și un armament impresionant: două tunuri grele de 203 mm, două tunuri AA de 75 mm, 12 tuburi lans-torpilă (opt de 551 mm și patru de 400 mm) și un hidroavion de recunoaștere.

La nivelul tehnologic al anului 1902, un vas asemeni lui Surcouf era nu doar irealizabil, ci și de neconceput. Atunci ce era uriașa navă văzută de cei de pe Fort Salisbury și despre care ziarul londonez "The Times" scria, în noiembrie 1902: "Putem fi siguri, oare, că suntem cu adevărat stăpânii propriilor noastre

oceane, când asemenea magnifice mașinării subacvatice le brăzdează nestingherite, apărând și dispărând după voie?".

EPILOG/v

I

N anii '70 ai secolului trecut, cercetătorul și publicistul francez Jacques Bergier a lansat ipoteza conform căreia aparițiile unor animale ori ființe humanoide necunoscute sau de mult extinse ar fi (alături de enigmaticele dispariții de oameni, nave și avioane din diverse zone ale Terrei, fenomene consemnate în toate perioadele istorice) dovezi ale existenței unor "puncte de trecere" într-un posibil univers paralel. O idee menționată și reluată de-a lungul timpului de numeroși scriitori și oameni de știință. Printre cei mai reputați susținători ai acestei fascinante posibilități se numără deopotrivă cercetători ca Jacques Vallee, dar și astronomi ca dr. J. Allen Hynek ori savanți de talia lui Claude Poher, directorul D. S. P. S (Division Systemes et Projects Scientifiques) din cadrul C. N. E. S. (Centre National d'Etudes Spatiales), cel mai important organism francez de studiere a problemelor aerospațiale. În ultimii ani, revistele "Nature", "Science et Vie", "OMNI", "Science Digest" și "Le Gépân" au publicat nu o dată articole sau chiar controverse aprinse pe această temă.

Posibilitatea pur teoretică a existenței unui univers paralel nu poate fi negată, dar în privința dovezilor materiale lucrurile devin mai precare și nu rareori contradictorii. Astfel, este puțin probabil ca observarea unor ființe care au trăit odată pe Terra sau posedă atribute ale faunei terestre să poată fi interpretată ca datorându-se unui "salt accidental" al acestora dintr-o altă dimensiune. Putem crede oare că un eventual univers paralel reprezintă doar o copie mai mult sau mai puțin identică a celui pe care îl cunoaștem? Este posibil ca pe o altă planetă viața să fi urmat exact același ciclu ca pe Terra, ducând la apariția unor specii și indivizi similari celor terestri? Greu de admis. Humanoizii neobișnuiți ori animalele rare și necunoscute descoperite în cursul istoriei sunt mai curând supraviețuitori ai unor specii considerate dispărute sau "impasuri biologice", cum au fost coelacanții și ornitorincii. Celelalte dovezi însă, aparițiile unor ființe humanoide sau nu, ale unor grupuri sau indivizi umani cu particularități stranii, ale vehiculelor aeriene, submarine și de suprafață prezentând caracteristici tehnice neobișnuite sau

Epilog o totală nepotrivire cu locul și timpul în care au fost raportate, sunt mai dificil de contestat. Acestea constituie, la decenii ori secole de la consemnarea lor, cazuri neelucidate încă, și numai o cercetare științifică lipsită de prejudecăți le-ar putea clarifica, fie și măcar în parte, căci, așa cum spunea Anatole France: "Este mai bine să înțelegem câte puțin, decât să nu înțelegem nimic".

Cât despre disparițiile inexplicabile, majoritatea rămân coșmarul istoricilor, care preferă să le treacă într-o pudică uitare.

De fapt, ce se întâmplă oare cu toate acele avioane, hidroavioane, elicoptere, nave maritime, submarine, formațiuni militare, grupuri de oameni, de animale sau indivizi parcă topiți în Neant? Să fi ajuns într-un alt univers,

căzând accidental într-unul din "punctele de trecere", faimoasele "worm-holes", fantastica ipoteză despre care vorbesc Vallee, Sagan sau Poher?

Dr. J. Allen Hynek scria: "Ar putea avea fenomenul OZN două aspecte (cel extraterestru și cel al trecerii într-un univers paralel – «. «.)? Ar putea fi granița dintre realitatea noastră și o realitate paralelă, ușa spre o altă dimensiune?

Desigur, nu am ajuns la ultima revoluție în gândirea științifică; știința secolelor XXI, XXV sau XXX va conține probabil concepte tot atât de neinteligibile pentru noi ca energia nucleară pentru omul cavelor" ("OMNI", aprilie 1984).

Se poate aplica această ipoteză aparițiilor și disparițiilor enigmatice? Rămâne ca timpul și evoluția gândirii științifice să o demonstreze sau să o infirme.

SFÂRȘIT